

Restriktionen und Optionen in Suburbia –
Genderspezifika von Arbeit, Mobilität und Sozialkapital
im Berliner Umland

Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Dr. rer. nat.
im Fach Geographie

eingereicht an der
Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II
der Humboldt-Universität zu Berlin

von Dipl.-Geogr. Cornelia Rahn

Präsident der Humboldt-Universität zu Berlin
Prof. Dr. Jan-Hendrik Olbertz

Dekan der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II
Prof. Dr. Elmar Kulke

Gutachter/in

1. Prof. Dr. Franz-Josef Kemper
2. Prof. Dr. Henning Nuißl
3. Prof. Dr. Susanne Frank

Tag der Verteidigung: 11. Juli 2011

Danksagung

Mein besonderer Dank gilt zunächst meinem Betreuer, Prof. Dr. Franz-Josef Kemper, der mit viel Vertrauen die Entstehung dieser Arbeit begleitet hat, wobei er mir große Freiheiten ließ und bei auftretenden Fragen immer unterstützend zur Seite stand. Ebenso danke ich Prof. Dr. Henning Nuissl und Prof. Dr. Susanne Frank für die Begutachtung der Arbeit sowie die überaus konstruktiven Gespräche.

Den Leiter/innen des am Geographischen Institutes der Humboldt-Universität zu Berlin durchgeführten Projektes „(Post)Suburbane Alltagsmobilität im Berliner Umland“, wozu neben Prof. Dr. Kemper auch Prof. Dr. Schulz und Prof. Dr. Kulke gehörten, danke ich für ihre vielfältige Unterstützung während des gesamten Projektzeitraumes.

Kathrin Klementz und Thorsten Weist möchte ich herzlich für die gute Zusammenarbeit bei der Bewältigung unserer verschiedenen Projektaufgaben danken. Dank gebührt außerdem den studentischen Hilfskräften des Projektes, insbesondere Anke Marie Schmidt und Nico Benedict, die mich überaus engagiert bei der Datenaufbereitung und -auswertung unterstützt haben. Die quantitative Erhebung im Berliner Umland wäre ohne die hohe Einsatzbereitschaft der Studierenden des Projektseminars „„Postsuburbane Trends im Umland von Berlin?“ am Geographischen Institut nicht möglich gewesen, wofür ich mich bedanken möchte.

Jana Lahmer danke ich für die stets große Hilfsbereitschaft bei der Bewältigung administrativer Angelegenheiten im Zusammenhang mit Forschungsprojekt und Dissertation. Dr. Olaf Schnur hat mich bereits während des Studiums für verschiedene sozialgeographische Aspekte sensibilisiert und war mir während der Projektlaufzeit häufig ein wertvoller Gesprächspartner, wofür ich mich herzlich bedanken möchte.

Dem Team des Institutes für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) Berlin-Brandenburg, insbesondere Dr. Holger Seibert, möchte ich für die große Unterstützung bei der Datenrecherche in ihrem Institut danken.

Der Deutschen Forschungsgemeinschaft danke ich für die finanzielle Unterstützung des koordinierten Forschungsprojektes, welche diese Arbeit ermöglicht hat. Außerdem möchte ich der Kommission für Frauenförderung der Humboldt-Universität zu Berlin für die Gewährung eines Abschlussstipendiums danken, welches mir die Gelegenheit einer ungehinderten Fertigstellung der Dissertationsschrift gab.

Alexander Christmann hat mit großer Geduld und Präzision geholfen, diese Arbeit in die endgültige Form zu bringen, wofür ich sehr dankbar bin. Herzlich möchte ich auch Oliver Grübner für seine Zeit und Hilfe bei der Erstellung der Karten danken.

Meiner Familie und Henrik Lichtner bin ich für jegliche Unterstützung während des gesamten Dissertationsprozesses und darüber hinaus besonders dankbar.

Inhaltsverzeichnis

Summary.....	1
Zusammenfassung	2
1 Einleitung	3
1.1 Fragestellung, Vorgehensweise und Aufbau der Arbeit	4
1.2 Geschlecht in der raumrelevanten Forschung	6
2 Raumstruktur und Geschlecht in (Post)Suburbia	13
2.1 Suburbia und Postsuburbia	13
2.2 Genderspezifische Zuschreibungen im Umland der Städte	16
2.2.1 Frauenfeindliches Suburbia?	17
2.2.2 Emanzipatorisches Postsuburbia?	18
2.3 Genderspezifische Kontexteffekte in Suburbia	23
2.4 Zwischenresümee.....	26
3 Arbeit, Mobilität, Sozialkapital und Geschlecht	29
3.1 Arbeit und Geschlecht	29
3.1.1 Arbeit als Erwerb und als Reproduktion	29
3.1.2 Arbeit in Ost und West.....	32
3.1.2.1 Erwerbsarbeit in DDR und BRD	33
3.1.2.2 Reproduktionsarbeit in DDR und BRD.....	34
3.1.2.3 Heutige Arbeitsteilung ost- und westdeutsch sozialisierter Personen	35
3.1.3 Erwerbsarbeit von Männern und Frauen	37
3.1.4 Reproduktionsarbeit und ihre Krise	38
3.1.5 Zwischenresümee und Forschungsfragen.....	41
3.2 Mobilität und Geschlecht	42
3.2.1 Genderspezifische Merkmale von Mobilität	43
3.2.2 Arbeitsmobilität	46
3.2.2.1 Erwerbsarbeits- und Reproduktionsarbeitsmobilität.....	46
3.2.2.2 Erwerbsarbeitsmobilität im suburbanen Raum	48
3.2.2.3 Genderspezifika von Erwerbsarbeitsmobilität im suburbanen Raum	50

3.2.3	Genderspezifische <i>Constraints</i>	51
3.2.4	Zwischenresümee und Forschungsfragen	53
3.3	Sozialkapital als genderspezifische Handlungsressource	53
3.3.1	Kapitalarten nach Bourdieu	54
3.3.2	Sozialkapital nach Coleman und Putnam	56
3.3.3	Lokales Sozialkapital in Suburbia-Quartieren	57
3.3.3.1	Baulich-räumliche Infrastruktur zur Bildung von Sozialkapital	58
3.3.3.2	Nachbarschaft und Sozialkapital	59
3.3.4	Zwischenresümee und Forschungsfragen	63
3.4	Forschungsdesign	64
4	Methoden	67
4.1	Durchführung der empirischen Erhebung.....	67
4.1.1	Quantitative Erhebung.....	67
4.1.2	Qualitative Erhebung.....	70
4.2	Auswahl der Untersuchungsgebiete	75
5	Untersuchungsraum Berliner Umland.....	79
5.1	Die Untersuchungsgebiete.....	79
5.2	Suburbanisierungsprozess im Berliner Umland	91
5.3	(Post)Suburbane Beschäftigungsstruktur.....	93
5.3.1	Wirtschaftszweige nach (post)suburbaner Prägung.....	95
5.3.2	Beschäftigungsstruktur im Berliner Umland	96
5.3.2.1	Quantitative Merkmale postsuburbaner Beschäftigungsstruktur	97
5.3.2.2	Qualitative Merkmale postsuburbaner Beschäftigungsstruktur	98
6	Genderspezifische Restriktionen und Optionen im Berliner Umland	105
6.1	Genderspezifika von Arbeit.....	105
6.1.1	Struktureller Kontext von Erwerbsarbeit	105
6.1.1.1	Struktureller Kontext an Erwerbsarbeitsplätzen.....	105
6.1.1.2	Struktureller Kontext an Betreuungseinrichtungen.....	111
6.1.2	Genderspezifika von Erwerbsarbeit.....	116
6.1.2.1	Erwerbsmodi von ost- und westsozialisierten Personen	117
6.1.2.2	Erwerbsarbeitszeiten von Männern und Frauen	118
6.1.2.3	Arbeitsorte von Männern und Frauen	121
6.1.2.4	Qualifikationsniveaus von Männern und Frauen.....	124

6.1.3 Genderspezifika von Reproduktionsarbeit	127
6.1.3.1 Reproduktionsarbeitszeiten von ost- und westsozialisierten Personen	128
6.1.3.2 Reproduktionsarbeitszeiten von Eltern und Nicht-Eltern	129
6.1.3.3 Motive für genderspezifische Aufteilung von Reproduktionsarbeit	130
6.1.3.4 Krise der Reproduktionsarbeit	132
6.1.4 Zwischenfazit: Genderspezifische Restriktionen durch Arbeit	132
6.2 Genderspezifika von Arbeitsmobilität.....	135
6.2.1 Merkmale genderspezifischer Mobilität im Berliner Umland.....	135
6.2.2 Genderspezifika von Erwerbsarbeitsmobilität	138
6.2.2.1 Verhältnis von Wohn- zu Arbeitsort	138
6.2.2.2 Pendelzeiten von Männern und Frauen	142
6.2.2.3 Modal Split von Männern und Frauen	148
6.2.2.4 Kopplungsverhalten von Männern und Frauen	149
6.2.3 Genderspezifika von Reproduktionsarbeitsmobilität.....	152
6.2.4 Zwischenfazit: Genderspezifische Restriktionen durch Arbeitsmobilität	155
6.3 Genderspezifische Handlungsressourcen durch lokales Sozialkapital	158
6.3.1 Räumliche Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals	158
6.3.2 Individuelle Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals	161
6.3.2.1 Homogenität der Sozialstruktur.....	161
6.3.2.2 Wirksamkeit von kollektiven Normen	169
6.3.2.3 Wohnzufriedenheit und nachbarschaftliche Beziehungen.....	170
6.3.2.4 Genderspezifische Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals	175
6.3.3 Nutzung der Sozialkapitalressourcen.....	178
6.3.3.1 Lokales Sozialkapital der Bewohnerinnen.....	178
6.3.3.2 Alltagserleichterungen durch lokales Sozialkapital.....	181
6.3.4 Zwischenfazit: Genderspezifische Optionen durch Sozialkapital.....	183
7 Schlussbetrachtung	187
7.1 Zusammenfassung der Ergebnisse.....	187
7.2 Weiterer Forschungsbedarf	190
7.3 Praxisrelevante Schlussfolgerungen	192
Literaturverzeichnis	195
Anhang.....	205

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Alltägliche Männer- und Frauenwege	44
Abbildung 2: Forschungsdesign	65
Abbildung 3: Auszug aus Transkriptionsleitfaden.....	73
Abbildung 4: Untersuchungsgebiete im Berliner Umland	80
Abbildung 5: Untersuchungsgebiet Altlandsberg/Seeberg-Siedlung.....	81
Abbildung 6: Untersuchungsgebiet Altlandsberg/Wegendorf	82
Abbildung 7: Untersuchungsgebiet Grünheide	83
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet Wildau	84
Abbildung 9: Untersuchungsgebiet Mittenwalde/Ragow.....	85
Abbildung 10: Untersuchungsgebiet Zossen/Glienick	86
Abbildung 11: Untersuchungsgebiet Ludwigsfelde/Genshagen	87
Abbildung 12: Untersuchungsgebiet Dallgow-Döberitz/Bahnhofstraße	88
Abbildung 13: Untersuchungsgebiet Dallgow-Döberitz/Neu-Döberitz.....	89
Abbildung 14: Untersuchungsgebiet Schönwalde-Glien	90
Abbildung 15: Untersuchungsgebiet Velten.	91
Abbildung 16: %-Anteile der Wirtschaftszweige der Einzugsgebiete in Abgleich zu Berlin..	99
Abbildung 17: Ausbildungsniveaus der Beschäftigten in den Einzugsgebieten der Untersuchungsgebiete	101
Abbildung 18: Anteil erwerbstätiger Frauen und Männer an allen Erwerbsfähigen	117
Abbildung 19: Erwerbsmodi von Männern und Frauen nach Sozialisation.....	118
Abbildung 20: Erwerbsarbeitszeiten von Eltern und Nicht-Eltern.....	119
Abbildung 21: %-Anteile der Arbeitsorte der befragten Frauen unterteilt nach frauentypischen und nicht frauentypischen Berufen	122
Abbildung 22: Qualifikationsdiskrepanzen von Männern mit Kindern unter 18 Jahren	124
Abbildung 23: Qualifikationsdiskrepanzen von Frauen mit Kindern unter 18 Jahren.....	125
Abbildung 24: Qualifikationsdiskrepanzen von ostdeutsch sozialisierten Frauen mit Kindern unter 18 Jahren	125
Abbildung 25: Qualifikationsdiskrepanzen von westdeutsch sozialisierten Frauen mit Kindern unter 18 Jahren	126
Abbildung 26: Durchschnittliche Reproduktionsarbeitszeiten pro Woche.	128
Abbildung 27: Durchschnittliche Reproduktionsarbeitszeiten pro Woche bei Personen mit Kindern im Haushalt.....	129
Abbildung 28: Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und nach Altersgruppen.....	136
Abbildung 29: Rolle der Pendelwege bei letztem Umzug aus Sicht von Männern	139
Abbildung 30: Rolle der Pendelwege bei letztem Umzug aus Sicht von Frauen	139
Abbildung 31: Erwerbsarbeitsorte und -mobilität von Bewohner/innen der Untersuchungsgebiete	143
Abbildung 32: Mittelwertunterschiede der Pendelzeiten von Männern und Frauen in Kreistypen des ländlichen Umlandes	144
Abbildung 33: Mittelwertunterschiede der Pendelzeiten von Männern und Frauen nach Erwerbsmodi	145
Abbildung 34: Mittelwertunterschiede der Pendelzeiten von Eltern und Nicht-Eltern	146
Abbildung 35: Modal Split der Arbeitswege von Männern und Frauen	148
Abbildung 36: Koppelnde erwerbstätige Eltern und Nicht-Eltern	149
Abbildung 37: %-Anteile an Wegzwecken an Werktagen von erwerbstätigen Eltern	153
Abbildung 38: Anteile der Familienmodelle in den Untersuchungsgebieten.....	163
Abbildung 39: Nachbarschaftliche Kontaktintensitäten in verschiedenen Gebietstypen	164
Abbildung 40: Familienmodelle nach Sozialisation	164
Abbildung 41: Soziale Kontakte von Männern und Frauen im Wohngebiet.....	176

Exkursverzeichnis

Exkurs 1: Geschlechterverhältnisse in postsozialistischen und „kapitalistischen“ Suburbs ..	21
Exkurs 2: Suburbia, Sozialkapital und Community	62
Exkurs 3: Eignung der Vorgehensweise bei der Auswahl von Wohngebieten	
bezüglich ihrer Anbindung an Arbeitsstätten	76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: <i>Constraints</i> nach Gebhardt/Warneken	52
Tabelle 2: Rücklauf Fragebögen nach Untersuchungsgebieten.....	70
Tabelle 3: Einteilung der Wirtschaftszweige nach suburbaner bzw. postsuburbaner Prägung	96
Tabelle 4: Anzahl der Beschäftigten in Einzugsbereichen der Untersuchungsgebiete	97
Tabelle 5: Wirtschaftsstruktur der Untersuchungsgebiete in Abgleich zu Berlin.....	100
Tabelle 6: Postsuburbane Ausprägungen nach Ausbildungsniveaus der Beschäftigten	102
Tabelle 7: Postsuburbane Ränge der Beschäftigungsstruktur der Untersuchungsgebiete ..	103
Tabelle 8: Anzahl der statistischen Frauenberufe nach Berufsgruppen in einzelnen Untersuchungsgebieten	107
Tabelle 9: Anteile der in frauentypischen Berufen Beschäftigten in den Einzugsgebieten..	108
Tabelle 10: Frauenberufe im Untersuchungsraum im Vergleich zu Berlin	109
Tabelle 11: Ausstattung mit gemeindlichen Kinderbetreuungseinrichtungen im Hamburger und Berliner Umland	112

Summary

This thesis examines the question if residence in a suburban area – region surrounding Berlin taken as an example – imposes constraints on women's day-to-day life despite the social impact of post-Fordism and post-Socialism. One can assume gender-specific differences since suburban residential areas have been labelled as "women-unfriendly" for decades.

Ten study areas have been chosen with the objective to establish if any and what particular course of action is available to female residents to compensate the likely constraints. The interplay between gender, residence area and individual action in the realms of work, mobility and social capital has been investigated.

The empirical analysis of qualitative and quantitative data proves that the lack of employment sites available for women in the vicinity of the place of their residence comes into collision with women's paramount role in reproductive labour (mobility) and results in evident constraints imposed on the majority of female suburban residents. The division of labour in both the paid work and reproductive labour is assumed to strongly determine gender roles to this day. The availability of paid work in a given area along with the access to childcare institutions determines women's chances at the job market. While the prevalence of manufacturing industry in the region surrounding Berlin appears to be a negative factor for women's employment, the situation with nursery schools and childcare is estimated to meet the needs of the residents most widely. In terms of mobility parameters, the gender gap in the group under examination has only been slightly pronounced contrary to the results of other surveys. Different patterns of socialisation were found to play an essential role in the work as well as in the mobility practices, since people of the East- or the West German origin seem still to be shaped by the respective society models.

The constraints on work and mobility can hardly be compensated through the resources of social capital since women's "typically suburban" art of living with family- and privacy-oriented values hinders a cooperative search for solutions.

The results presented in this thesis urge to rise to the challenge of designing the suburban areas and, with the help of better knowledge of specific area divisions, to facilitate suburban planning which would better meet the needs of both men and women.

Zusammenfassung

In der vorliegenden Dissertation wird am Beispiel des Berliner Umlandes der Frage nachgegangen, ob ein Wohnort im suburbanen Raum trotz postfordistischer und postsozialistischer gesellschaftlicher Einflüsse einschränkend auf den Alltag von Frauen wirkt. Die Annahme genderspezifischer Differenzen ergibt sich vor dem Hintergrund eines „frauenfeindlichen“ Images, welches dem Umland von Städten seit Jahrzehnten anhaftet.

Es wird für Bewohnerinnen zehn ausgewählter Untersuchungsgebiete herausgestellt, ob und in welchem Maße ihnen Handlungsressourcen zur Verfügung stehen, welche sie den möglichen Begrenzungen entgegensetzen können. Hierfür wird auf die Wechselwirkungen zwischen Geschlecht, Raum und individuellen Handlungen für die Bereiche Arbeit, Mobilität und Sozialkapital eingegangen.

Die Ergebnisse der empirischen Analyse quantitativer und qualitativer Daten zeigen, dass die Kombination einer geringen Ausstattung mit wohnortnahen Arbeitsstätten mit der vorrangigen Zuständigkeit von Frauen für Reproduktionsarbeit(smobilität) dazu führen, dass die Mehrheit der Umlandbewohnerinnen eindeutig *constraints* ausgesetzt ist. Die Arbeitsteilung – und das sowohl von Erwerbs- als auch von Reproduktionsarbeit – gilt hierbei nach wie vor als stark Geschlechterrollen determinierend. Neben der räumlichen Ausstattung mit Erwerbsarbeitsmöglichkeiten übt die Verfügbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen einen Einfluss auf den weiblichen Zugang zum Arbeitsmarkt aus. Während die Dominanz der Fertigungsbranche im Berliner Umland die Erwerbsbeteiligung von Frauen negativ beeinflusst, wird die Kinderbetreuungssituation als den Anforderungen der Bewohner/innen weitestgehend angemessen beurteilt. Entgegen der Ergebnisse anderer Studien ist der *gender gap* hinsichtlich der Mobilitätsparameter in der untersuchten Gruppe nur gering ausgeprägt. Wie für den Bereich der Arbeit kann auch für den der Mobilität dem Differenzierungsmerkmal der Sozialisation eine maßgebliche Bedeutung beigemessen werden, da ost- und westdeutsch sozialisierte Personen immer noch den jeweiligen, sie prägenden Gesellschaftsmodellen der beiden deutschen Staaten verhaftet scheinen.

Den mit Arbeit und Mobilität verbundenen Einschränkungen können Frauen jedoch nicht in kompensierendem Umfang die Ressource des Sozialkapitals entgegensetzen, da sie ihre „typisch suburbane“ familiaristische und privatheitsorientierte Lebensweise an der Entwicklung eines gemeinschaftlichen Lösungsansatzes hindert.

Aus den dargestellten Ergebnissen leitet sich die Aufforderung ab, die Herausforderung der Gestaltung suburbaner Räume anzunehmen und durch die genaue Kenntnis spezifischer Teilräume eine gendergerechte Planung zu ermöglichen.

1 Einleitung

Das Bild von Suburbia als „antifeministischer Umgebung schlechthin“ (Frank 2005: 103) hält sich beharrlich. Unsere Vorstellungen vom Leben im Umland der Städte sind (immer noch) von einer heilen Familienwelt und traditionellen Geschlechterrollen geprägt: Junge Familien, die vorrangig in Einfamilienhäusern wohnen, dominieren die äußerst homogen scheinende Wohnbevölkerung. Männer gehen als „Hauptverdiener“ einer Vollzeiterwerbstätigkeit in der Kernstadt nach; Frauen erziehen die Kinder und erledigen den Haushalt, sind maximal in Teilzeit erwerbstätig und verbringen einen Großteil ihrer Zeit als „Familienchauffeurinnen“ (Bauhardt 2006: 385). Die Fahrdienste, genauso wie alle anderen Wege, werden im privaten Pkw zurückgelegt – und diese Fortbewegungsart gilt aufgrund der Monofunktionalität der Wohngebiete als alternativlos.

Diesen Annahmen von Suburbia liegt ein von fordistischen Werten geprägtes Wohn- und Lebensmodell zugrunde, welches für die „klassische“ Phase der Suburbanisierung in den 1960er Jahren im räumlichen Kontext der Bundesrepublik Deutschland zutraf. Dieses Modell basierte auf einer prosperierenden Wirtschaft mit „dauerhaft gesichertem Einkommen, geringem wohnbiographischem Mobilitätsdruck und klar strukturierten Mustern von Alltag, sowohl hinsichtlich der Trennung von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit als auch bezüglich der geschlechtsspezifischen Rollenverteilung“ (Menzl 2006: 409).

In jüngerer Zeit werden diese räumlichen und gesellschaftlichen Strukturen Suburbias jedoch von postfordistischen Entwicklungen überlagert. So prägen seit den 1980er Jahren Postsuburbanisierungsprozesse die suburbanen Räume metropolitaner Stadtregionen in Industrienationen. Kennzeichnend für diese sind funktionale Anreicherungen und qualitative Weiterentwicklungen der vorhandenen, vom Wohnen abweichenden Strukturen, in dessen Folge die monostrukturierten Wohngebiete in räumliche Nähe multifunktionaler Zentren von Einzelhandel, Freizeit und Arbeitsstätten „rücken“. Im Hinblick auf Geschlechterrollen gibt es Ansätze, die den postsuburbanen Entwicklungen eine emanzipatorische Wirkung attestieren, da eine sowohl quantitativ als auch qualitativ stärkere Ausstattung mit Arbeitsstätten einen gleichberechtigten Zugang zu Erwerbstätigkeiten befördern würde.

Neben diesen veränderten Raumstrukturen üben die Flexibilisierung der Erwerbsarbeit, die mit Individualisierungsprozessen verbundene Ausdifferenzierung von Lebensstilen und die mit einem veränderten Rollenverständnis einhergehende erhöhte Erwerbsbeteiligung der Frauen einen Einfluss auf gesellschaftliche Strukturen aus.

1.1 Fragestellung, Vorgehensweise und Aufbau der Arbeit

In der vorliegenden Arbeit wird anhand des Fallbeispiels des Berliner Umlandes der übergeordneten Frage nachgegangen, inwiefern Vorstellungen von Suburbia, die unter fordistischen Rahmenbedingungen galten, heute noch der Realität entsprechen.

Neben diesen gesamtgesellschaftlichen Veränderungen muss dem spezifischen Suburbanisierungspfad des Berliner Umlandes Rechnung getragen werden. Zum einen handelt es sich hierbei um eine postsozialistische Stadtregion, welche gleichzeitig Transformations- und Schrumpfungsprozesse durchlaufen hat und deren Entwicklung somit nicht vor dem „fordistischen“ Hintergrund einer prosperierenden Wirtschaft betrachtet werden kann. Zum anderen ergibt sich durch die ostdeutsche Sozialisierung eines großen Teiles der Bewohner/innen ein anderes Verständnis von Geschlechterrollen, und dies vor allem im Hinblick auf die weibliche Erwerbsbeteiligung. Damit einhergehend und dem klassischen Verständnis von Umlandbewohner/innen diametral entgegensetzend hat auch die außerhäusliche (Klein-) Kinderbetreuung in dem Untersuchungsraum Tradition, so dass sich hier ein entsprechend gut ausgebautes Angebot an Betreuungseinrichtungen finden lässt. Zu den Abweichungen von westdeutschen Suburbanisierungsprozessen gehört für ostdeutsche Umlandbebauungen nach 1990 auch der hohe Anteil an Mehrgeschossbauten mit Mietwohnungen. Die fehlende Dominanz von Einfamilienhäusern wirkt sich somit auf die demographische Struktur der neu errichteten Wohngebiete aus, so dass hier eine „größere Variationsbreite an Lebenszyklus- und Altersphasen“ als in den alten Bundesländern vorzufinden ist (Kemper 2001: 143; vgl. Matthiesen/Nuissl 2002: 42). Dieser lokalspezifische Hintergrund zwingt „zu einem genauen Hinsehen“, statt zu „eine[r] Übernahme anderorts ‚bewährter‘ Urteile“ (Matthiesen 2002: 13). Deshalb stellt sich hier die weitere Frage, ob „typisch“ suburbane Implikationen auch für den Untersuchungsraum des Berliner Umlandes gelten.

Hierzu werde ich die Alltagsabläufe von Bewohner/innen des Berliner Umlandes betrachten und dabei ein besonderes Augenmerk auf die Differenzen richten, welche auf Geschlechterrollen zurückzuführen sind. Es wird in dem konkreten räumlichen Kontext untersucht, ob und in welcher Weise sich ein Wohnort im suburbanen Raum trotz postfordistischer und postsozialistischer Hintergrundbedingungen restriktiv auf den Alltag von Frauen auswirkt. Zum einen werde ich die (Infra-)Strukturen im Hinblick auf ihre den weiblichen Alltag einschränkende Wirkung analysieren. Genauso wichtig erscheint mir jedoch die Erfassung der Handlungsressourcen von Umlandbewohnerinnen, welche sie mögliche Begrenzungen - zumindest teilweise - überwinden lässt.

Obwohl den Einflüssen der räumlichen Struktur eine gewisse Bedeutung beigemessen wird, werden die Bewohner/innen der untersuchten Gebiete im Folgenden als handelnde Subjekte verstanden, die nicht nur auf räumliche Ausstattungsmerkmale reagieren, sondern eigenständig agieren und eventuell vorhandenen räumlichen Einschränkungen individuell gene-

rierte Ressourcen entgegensetzen können. Zur Operationalisierung der Ressourcen wird in dieser Arbeit das Konzept des Sozialkapitals verwendet.

Um der Frage nachzugehen, ob in den untersuchten suburbanen Gebieten „fordistische“ Einflüsse wirken, wird durch eine standardisierte Fragebogenerhebung die geschlechtsspezifisch unterschiedliche Zuständigkeit und Zeitverwendung für Erwerbs- und Reproduktionstätigkeiten und die damit verbundene Mobilität erfasst. Da mittels dieser Daten maximal Indizien für kausale Zusammenhänge geliefert werden können, wurden die derart gewonnenen Ergebnisse durch qualitative Interviews ergänzt. Letztere liefern Aussagen über die den beobachteten Handlungen zu Grunde liegenden individuellen Motive.

Zur Einordnung der vorliegenden Arbeit in die Forschungsdisziplin werde ich im Folgenden (Kapitel 1.2) zunächst die Bedeutung und Anwendung des Konzepts „Geschlecht“ in der raumrelevanten Forschung darstellen.

In Kapitel 2 wird auf suburbane und postsuburbane Entwicklungen eingegangen und ergänzend werden die geschlechtsspezifischen Zuschreibungen zu diesen Raumstrukturen angeführt. Zudem wird eine mögliche Beeinflussung des Handelns der Bewohner/innen durch ihren Wohnort, also die Wirkungsweise von Kontexteffekten, thematisiert.

Kapitel 3 schließlich greift die für diese Arbeit zentralen Konzepte Arbeit, Mobilität und Sozialkapital auf und entfaltet die für die Fragestellung genderspezifischen Aspekte. Arbeit wird generell als stark Geschlechterrollen determinierend angesehen, was sowohl für Erwerbstätigkeit als auch für die Aufgaben der Reproduktionsarbeit gilt. Mit Arbeit in Verbindung stehend wirkt sich auch eine statistisch erfassbare unterschiedliche Mobilität der Geschlechter auf Alltagsabläufe in Suburbia aus. Verschiedene räumliche Ausstattungsmerkmale beeinflussen Zugang und Aufteilung der Geschlechter bezüglich der Arbeit und damit auch Wegedistanzen und -zeiten. Außerdem wird ausgeführt, wie den durch Arbeit und Mobilität ausgelösten Restriktionen die Ressource des individuell und kollektiv verfügbaren Sozialkapitals mit dem Ziel von Handlungserleichterungen entgegengesetzt werden kann. Das dritte Kapitel schließt mit einer Veranschaulichung der Fragestellungen und angenommenen Zusammenhänge in einem Forschungsdesign.

In Kapitel 4 werden die im Rahmen der Untersuchung verwendeten Methoden genauso wie die eingesetzten Instrumente und die Auswahl der Untersuchungsgebiete beschrieben.

Der Untersuchungsraum wird in Kapitel 5 näher vorgestellt. Hierfür werden die Untersuchungsgebiete anhand von infrastrukturellen und demographischen Merkmalen charakterisiert. Außerdem wird auf den spezifischen Suburbanisierungspfad im Berliner Umland eingegangen, welcher die Ausbildung der Branchenstruktur und damit auch das Arbeitsplatzangebot beeinflusst hat. Anschließend wird untersucht, ob die Arbeitsstättenstruktur des Berliner Umlandes als postsuburban bezeichnet werden kann. Hierfür werden Wirtschaftszweige

nach ihrer postsuburbanen Prägung differenziert und auf Quantität und Qualität der Arbeitsplätze im suburbanen Raum eingegangen.

Kapitel 6 stellt anhand der in Kapitel 3 entwickelten Struktur die empirischen Ergebnisse vor. Zur Beschreibung des strukturellen Kontextes in Bezug auf Arbeits- und Betreuungseinrichtungen genauso wie der geschlechtsspezifischen Aufteilungen bezüglich der Arbeitstätigkeiten und der damit in Zusammenhang stehenden Mobilität wird sich makroanalytischer Ansätze bedient. In Ergänzung erlauben Interviews mit den Bewohner/innen einen Einblick in individuelle Motive und lassen Rückschlüsse auf Beweggründe zu. Im Kontext der Eruiierung lokalen Sozialkapitals wird zur Einschätzung der Nutzung individueller Ressourcen eine handlungstheoretische Perspektive gewählt. Hier wird von einer Wechselwirkung mit dem Wohngebiet in dem Sinne ausgegangen, als dass sowohl die baulich-räumliche als auch die soziale Infrastruktur die Ausbildung von lokalem Sozialkapital beeinflussen.

In Kapitel 7 werden die Ergebnisse zusammengefasst und diskutiert, der weitere Forschungsbedarf aufgezeigt und praxisrelevante Schlussfolgerungen formuliert.

1.2 Geschlecht in der raumrelevanten Forschung

Die vorliegende Arbeit ist im Querschnittsbereich der genderspezifischen¹ Stadt- und Mobilitätsforschung anzusiedeln, welcher im Folgenden differenziert betrachtet wird.

Frauen-, Geschlechter-/Feministische Forschung

Die genderspezifischen Ausführungen in dieser Arbeit erfolgen unter Bezugnahme auf Literatur, welche sich der Frauen-, Geschlechter- oder feministischen Forschung zuordnen lässt. Während Frauen- und Geschlechterforschung vorrangig den Gegenstandsbereich beschreiben, gehen Vertreter/innen der feministischen Forschung darüber hinaus, indem sie die Objektivität wissenschaftlicher Tätigkeit in Frage stellen und sich politisch positionieren (vgl. Fleischmann/Meyer-Hanschen 2005: 23). Im Folgenden werden die Unterscheidungsmerkmale der Forschungsansätze kurz skizziert.

Frauenforschung beschreibt und analysiert den Lebensalltag von Frauen und hat zum Ziel, durch diese Erkenntnisse den zugrunde liegenden Androzentrismus² aufzudecken. Die Kritik an diesem Ansatz besteht darin, dass diese bei einem „Zeigen“ stehen bleibt, ohne ein „Verändern“ anzustreben (vgl. ebd.: 24). Mit der Geschlechter- oder Genderforschung soll den Unterschieden *zwischen* Frauen Rechnung getragen und betont werden, dass für Frauen

¹ „Gender stellt seit Mitte der 1980er Jahre den zentralen Begriff der englischsprachigen und später auch deutschsprachigen Geschlechterforschung und Geschlechterpolitik dar. Eine Übersetzung ins Deutsche ist nicht wortgenau möglich, aber man könnte Gender als das sozialisierte Geschlecht bezeichnen. Das heißt, dass neben der biologischen und anatomischen Differenz (Sex) zwischen Mann und Frau eine sozio-kulturelle Differenz besteht“ (Wastl-Walter 2010: 233).

² „Androzentrismus meint in der feministischen Wissenschaftskritik den Tatbestand, dass einseitig männliche Perspektiven, insbesondere bei Problemdefinitionen, theoretischen Ansätzen, Methodenentwicklung und empirischen Untersuchungen, zum Maßstab erhoben werden und in der Annahme ihrer Verallgemeinerungsfähigkeit nicht mehr als einschränkende Forschungsvoraussetzungen von Ergebnissen und Aussagen erkannt und benannt werden“ (Beik/Spitzner 1999: 42).

in unterschiedlichen Lebenssituationen die Geschlechtszugehörigkeit unterschiedliche Relevanz besitzt (vgl. ebd.: 26). Auch Männer werden nun in die Forschung miteinbezogen. Kritiker/innen sehen die Gefahr von Geschlechterforschung darin, dass immer noch vorhandene Benachteiligungen von Frauen negiert werden und diese Haltung zu einer „unpolitischen und affirmativen ‚Kartierung der Geschlechterlandschaft‘“ führt (Pusch 1992: 244, zitiert nach Fleischmann/Meyer-Hanschen 2005: 27). Feministische Forschung ist von unterschiedlichen Ansätzen geprägt, denen gemein ist, dass sie ein wissenschaftliches mit einem gesellschaftspolitischen Anliegen verbinden (vgl. Bäschlin/Meier 1995: 248). Sie versteht sich nicht nur als Forschung über Frauen, sondern auch für Frauen und versucht, Lösungsvorschläge für aktuelle frauenpolitische Fragen zu liefern (vgl. ebd.: 250f).

Diese knapp umrissenen unterschiedlichen Positionierungen bezeichnen das Feld, in dem sich auch Forscher/innen der „frauenbezogenen Geographie“ (Kraas/Herbers 1995: 212) positionieren. So beschreibt geographische Frauenforschung Verhalten und Wirken von Frauen im Raum. Feministische Geographieansätze hingegen hinterfragen die diesem Wirken und Verhalten zugrunde liegenden Strukturen und zielen darauf ab, diese hin zu einer Gleichberechtigung zu verändern. Während sich in anderen Sozialwissenschaften die feministische Forschung aus der Frauenforschung entwickelte, bestehen in der Humangeographie beide Ansätze seit der zweiten Hälfte der 1980er nebeneinander (vgl. Fleischmann/Meyer-Hanschen 2005: 31). Werden feministische Forschungsansätze auf die Geographie angewendet, hat sich hierfür die Bezeichnung „Feministische Geographien“ etabliert. Der Plural in der Bezeichnung wurde dem angloamerikanischen Raum entlehnt und soll die Vielzahl an Ansätzen sowohl in der feministischen Forschung als auch in der Geographie zum Ausdruck bringen (vgl. Fleischmann/Meyer-Hanschen 2005: 32). In jüngerer Zeit scheint sich der Forschungsansatz der „Gender Geographien“ zu etablieren, wobei die Trennlinie zwischen Gender und Feministischen Geographien nicht sehr deutlich gezogen werden kann (vgl. Wastl-Walter 2010: 12). Bei einer Gegenüberstellung der beiden Konzepte steht die „sehr praxisorientierte und politisch engagierte Feministische Geographie, die sich klar in der Perspektive der Frauen verortet [...] den eher theoretischen und pluralistischen Gender Geographien, die sich jedoch ebenfalls sehr politisch verstehen, aber in einem viel breiteren, auch postkolonialen Sinn“ gegenüber (ebd.: 12f).

Im angloamerikanischen Raum sind seit Beginn der 1980er Aktivitäten im Bereich feministischer Geographien zu verzeichnen, im deutschsprachigen Raum erst seit Ende der 1980er (vgl. Fleischmann/Meyer-Hanschen 2005: 34). Ein theoretisches Konzept feministischer Geographien fehlt bislang, weshalb die Wissenschaftler/innen in ihren Arbeiten meist eigene Konzepte erarbeiten (vgl. ebd.: 39). Bezogen auf die Methodik feministischer Geographien gibt es unterschiedliche Meinungen, die sich vor allem in zwei Lager teilen: Diejenigen, die sich dafür aussprechen, dass sich die feministische Forschung spezieller Methoden bedienen

sollte versus derjenigen, die eine Anwendung aller herkömmlichen Methoden empirischer Sozialforschung auch für feministische Forschungsanliegen befürworten (vgl. ebd.: 42).

In der Humangeographie findet die „Frauenfrage“ in den einzelnen Schwerpunktbereichen unterschiedlich viel Beachtung. Am häufigsten wird sie in der geographischen Entwicklungsländerforschung gestellt, was damit erklärt werden kann, dass „die Akzeptanz für Frauen und/oder feministisch bearbeitete Themen steigt, je weiter entfernt der Untersuchungsraum [...], je weniger betroffen der eigene Lebens- und Wirkungsraum“ ist (ebd.: 78). Im Themenbereich der Stadtforschung, in welchen auch die vorliegende Arbeit einzuordnen ist, ist die frauenbezogene Forschung vergleichsweise stark vertreten (vgl. ebd. 78).

Genderspezifische Stadtforschung

Der hier behandelte suburbane Raum ist durch die benachteiligende Wirkung der „gebauten Umwelt“ für frauenspezifische Forschung interessant. Vor allem in den 1980ern haben sich Stadtplaner/innen mit dem Wohnen im suburbanen Raum im Rahmen des Planungsschwerpunktes von Wohnen und Wohnumfeld beschäftigt. Die Kritik feministischer Stadtplaner/innen richtete sich gegen den für Frauen hinderlichen Einfluss der gebauten Umwelt der Wohngebiete, konkret gegen die „Vorherrschaft normierter und hierarchisierter Wohnungsgrundrisse“ und der „Planung von (suburbanen) Siedlungsbauten, die die von Frauen geleistete häusliche Reproduktionsarbeit marginalisieren“ (Knoll 2008: 19). Das Einfamilienhaus als typischer Bauform suburbaner Siedlungen wird als die Verkörperung der patriarchalen Vorstellung vom Wohnen einer „klassischen“ Kernfamilie angesehen. Die Wohnungsgrundrisse geben Nutzungen in Zimmern vor und „es lässt sich deutlich erkennen, wie weit Frauen und Männer bei der Verwirklichung der eigenständigen Lebensformen durch konkrete baulich-räumliche Rahmenbedingungen beeinflusst werden“ (ebd.: 59).

Die hier für den suburbanen Raum formulierten Kritikpunkte lassen sich in den Grundsätzen der feministischen Planung wiederfinden, welche in den 1990er Jahren in zahlreichen Arbeiten beschrieben wurden (vgl. Kramer/Mischau 2002: 22). Becker hat hierzu fünf Grundsätze feministischer Planung beschrieben, die für alle Planungsbereiche, das heißt für Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung gelten (vgl. Becker 1994). Zentral hierfür ist, dass Planung auf dem Lebensalltag der von Planung Betroffenen basieren sollte. Dieser Alltag unterscheidet sich bei Männern und Frauen aufgrund ihrer geschlechtsspezifischen Rollenzuweisungen – und damit ergeben sich auch genderspezifische Anforderungen an die räumliche Ausstattung. Aufgabe der feministischen Planung ist es, Handlungserleichterungen für die oft nicht mitbedachten Frauen zu schaffen. Darüber hinaus sollen die durch ein patriarchales Geschlechterverständnis entstandenen Einschränkungen von Frauen sichtbar gemacht und reduziert beziehungsweise abgebaut werden. Ein von Becker formulierter Grundsatz zielt darauf ab, Frauen nicht als homogene Gruppe zu behandeln (genauso wenig wie Männer), sondern in Planungskonzepten unterschiedliche Lebensformen von Frauen zu berücksichti-

gen. Hieran schließt sich der weitere Grundsatz an, dass es nicht nur um eine „bloße Ergänzung der Raum-, Stadt- oder Verkehrsplanung um ‚frauenspezifische‘ Aspekte geht“, sondern dass Planung mit ihren Zielen und Prämissen grundsätzlich verändert wird (Kramer/Mischau 2002: 29). Um Einschränkungen für Frauen zu reduzieren, ist eine Veränderung der räumlichen Strukturen notwendig, damit Frauen „einen gleichberechtigten Zugang zu allen gesellschaftlichen Ressourcen“ erhalten (ebd.: 22). Diese Forderung zielt vor allem auf eine Veränderung derjenigen Siedlungsstrukturen ab, welche die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit erschweren. Insbesondere in suburbanen monostrukturierten Wohngebieten ist diese Vereinbarkeit durch die Entmischung der Funktionen nur schwer möglich – lange Wege müssen hier zwischen den verschiedenen Aktivitäten zurückgelegt werden. Hinzu kommt die (nicht nur in Suburbia) nahezu ungebrochene Zuständigkeit von Frauen für Reproduktionsarbeit, was einen geschlechtsspezifischen Ansatz in der Mobilitätsforschung begründet (vgl. Kevenhörster 2000: 4).

Genderspezifische Mobilitätsforschung

Seit Beginn der 1980er wird das Thema Frauen und Mobilität vorwiegend in Verkehrs- und Stadtplanung diskutiert (vgl. Kramer 2005: 127). Bezogen auf geschlechtsspezifische Mobilität können Kategorien unterschieden werden, in welche die aktuellen Erkenntnisse darüber unterteilt werden. Es lassen sich geschlechtsrollenspezifische Unterschiede in den realisierten Handlungen erkennen, was neben dem Mobilitätshandeln³ auch die Verkehrsmittelwahl wie den Mobilitätsbedarf und die Mobilitätschancen betrifft. Außerdem wird im Rahmen der geschlechtsspezifischen Mobilitätsforschung genauso wie in der Stadtforschung betont, dass die Verkehrsplanung Bedürfnisse und Alltagserfahrungen von Frauen bisher zu wenig berücksichtigt (ebd.).

Neben diesen inhaltlichen Implikationen von Mobilität wird von feministischer Seite auch Kritik am Mobilitätsbegriff selbst geübt. Hiermit einher geht die Kritik an der primären Leitlinie der Verkehrspolitik, der Beschleunigung, welche aus feministischer Sicht „zutiefst mit der Konstruktion des männlichen Subjekts der Moderne verknüpft“ ist (Klinger 2006, zitiert nach Bauhardt 2006: 388). Bauhardt hat in früheren Publikationen schon für eine Unterscheidung zwischen quantitativer und qualitativer Mobilität plädiert und eine Forderung nach letzterer erhoben (vgl. Bauhardt 1995). Während das Verständnis von quantitativer Mobilität sich dadurch auszeichnet, dass hier die möglichst schnelle Überwindung möglichst großer Distanzen im Vordergrund steht, meint qualitative Mobilität diejenige Fortbewegung, die sich an den Bedürfnissen von Menschen orientiert und vor allem durch Entschleunigung und Nahraumorientierung gekennzeichnet ist (vgl. Bauhardt 2006: 391). Mobilität ist außerdem

³ Ich verstehe Mobilität als „Mobilitätshandeln“ (im Gegensatz zu „Verkehrsverhalten“), da neben den gängigen Mobilitätsparametern vor allem die subjektiven Handlungsgründe im Vordergrund stehen (vgl. Fliegner 2002: 28).

nicht nur von räumlichen, sondern auch von sozialen Strukturen abhängig, wie Beik und Spitzner (1999) beschreiben:

„Bei Mobilität handelt es sich nicht um ein auf naturwissenschaftlich-technische Parameter konzentriertes Phänomen, vielmehr ist die räumlich-zeitliche Gestaltung von Aktivitäten und damit die Mobilität und ihre Entwicklung eng mit sozialer Organisation und gesellschaftlichen Strukturen verflochten. Dabei ist die Geschlechterfrage eine wesentliche Determinante“ (ebd.: 50).

In der geschlechtsspezifischen Mobilitätsforschung wird also darauf hingewiesen, dass es geschlechtsspezifische Unterschiede sowohl im Mobilitätshandeln als auch bezogen auf Mobilitätsbedürfnisse gibt. Daher ist es wichtig, diese Unterschiede zu erkennen. Noch wichtiger scheint es jedoch zu sein, diese geschlechtsspezifischen Erfahrungen in die Stadt- beziehungsweise Regional- und Verkehrsplanung einzubeziehen. An der häufig anzutreffenden androzentrischen Schwerpunktsetzung in der Planung wird daher kritisiert, dass es insbesondere die Bedürfnisse und Alltagserfahrungen von Frauen sind, die hier nicht miteinbezogen werden (vgl. Kramer 2005: 127). Um also eine Stadt- bzw. Regional- und Verkehrsplanung in angemessener Weise für Männer und Frauen leisten zu können, ist zunächst ein „Verständnis für die vergeschlechtlichte Organisation von Zeit und Raum in der Stadt notwendig“ (Bauhardt 2006: 393).

Genderspezifische Aktionsraumforschung

Die Beschäftigung mit der Beziehung von Raum zu Zeit hat Tradition in der Geographie. In den 1970ern führte Torsten Hägerstrand den zeitgeographischen Ansatz in die Humangeographie ein, wobei es sich um „ein Konzept der Erfassung, Darstellung und Analyse individueller Aktivitäten“ handelt (Scheiner 2000: 29).

Diese Aktivitäten eines Individuums werden in einer dreidimensionalen Form dargestellt: der chorische Raum umfasst hierbei zwei (Raum-)Dimensionen, die dritte Dimension (Vertikale) bildet die Zeit (vgl. ebd.). Hiermit können alle stationären Aktivitäten zu bestimmten Zeiten und an definierten Orten, aber auch die Bewegungen eines Individuums zwischen diesen Tätigkeiten im Zeit-Raum abgebildet werden. Parkes und Thrift (1980) nannten diese anschauliche Form der Darstellung „dynamic maps“. Das Individuum kann sich jedoch nicht uneingeschränkt in Raum und Zeit bewegen, da ihm von außen „handlungsbegrenzende Zwänge“ so genannte *constraints*, gesetzt sind (Klingbeil 1978: 52f). Nach Hägerstrand werden drei Arten dieser *constraints* unterschieden: Erstens *capability constraints*, womit physiologische Zwänge, wie die Notwendigkeit zu essen oder zu schlafen, aber auch Einschränkungen bei der Verfügung über finanzielle oder technische Ressourcen, hier vor allem Verkehrsmittel, gemeint sind. Zum anderen *coupling constraints*, die eine beschränkende Wirkung in der Koordination von Aktivitäten mit anderen Personen erzeugen. Hiermit sind die Schwierigkeiten gemeint, die eigenen Handlungen und diejenigen anderer „mit Hilfe von

Uhr und Kalender“ zu koordinieren (Kramer 2005: 33). Die dritte Art der Begrenzung erfolgt durch die *authority constraints*. Mit *authorities* sind in diesem Fall Institutionen oder Personen gemeint, welche die Zugänglichkeit von bestimmten Orten reglementieren – „Zugänglichkeit kann zeitlich, räumlich und sozial beschränkt sein“ (Scheiner 2000: 30). Bezogen auf die eingeschränkte Zugänglichkeit wird am häufigsten auf Ladenöffnungszeiten, also zeitliche Beschränkungen, Bezug genommen.⁴ Dass sich die beschränkenden Wirkungen der drei dargestellten *constraints* auch überlagern können, zeigt sich beispielsweise an den Öffnungszeiten eines Kindergartens: Es ist für Eltern nicht möglich, ihr Kind nach Betriebschluss abzuholen; und das zum einen aufgrund von *authority constraints* (Kindergarten als Domäne der Kommune oder eines privaten Trägers), zum anderen wirken hier jedoch auch *coupling constraints*, da die zeiträumlichen Pfade von Eltern und Kindergärtner/innen nicht zusammentreffen (in Anlehnung an das Beispiel bei Scheiner 2000: 30f). Scheiner bildet zwei Kategorien für die Arten von *constraints*: Auf der einen Seite stehen diejenigen Restriktionen, die sich aus den Fähigkeiten und Mitteln der Akteure ergeben (*capability constraints*). Auf der anderen Seite resultieren die *coupling* und *authority constraints* aus den Handlungen anderer Menschen (vgl. ebd.: 31).

Genau genommen stellt Hägerstrand und die von ihm vertretene Zeitgeographie aber nicht das tatsächlich realisierte Handeln von Personen dar, sondern vielmehr Handlungsmöglichkeiten. Insgesamt wird der Fokus der Zeitgeographie verstärkt auf Restriktionen gelegt, „denen Individuen aufgrund ihrer eigenen Körperlichkeit und der Gegenständlichkeit der Welt ausgesetzt sind“ (ebd.: 32).

Hägerstrands Ansatz wurde insofern kritisiert, als dass zwar hier das menschliche Handeln mit Aktivitäten und Bewegungen im Raum sichtbar gemacht wird, aber der Frage nach den Gründen und Folgen von Aktivitäten nicht nachgegangen wird (vgl. ebd.: 32ff).

Ein weiterer Kritikpunkt besteht in der „Geschlechtsblindheit“ von Hägerstrands Ansatz. Dieses Defizit resultiert aus dem Umstand, dass die soziale genauso wie die physische Welt bei Hägerstrand als „statische und unbeeinflussbare Kategorie“ behandelt wird (Klein-Hitpaß 2008: 19).

Die von Hägerstrand formulierten *constraints* eignen sich gut, um die Einschränkungen zu typisieren, welchen Frauen im Alltag hinsichtlich ihrer Mobilitätschancen ausgesetzt sind, weshalb sie auch von einigen Aktionsraumforscher/innen um ihre geschlechtsspezifischen Implikationen erweitert wurden. Grundsätzlich wird festgehalten, dass Frauen aufgrund ihrer unverändert vorrangigen Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit – besonders wenn sie zudem einer Erwerbsarbeit nachgehen – im Alltag mehr Zwängen als Männer ausgesetzt

⁴ Räumliche Restriktionen werden beispielsweise mit den Vorschriften bei der Begehung eines Naturschutzgebietes deutlich. „Sozial restringiert sind beispielsweise nur bestimmten Personen zugängliche Clubs, im weiteren Sinne aber auch öffentliche Einrichtungen, die von bestimmten Menschen nicht besucht werden, weil ihnen aus ihrer Alltagserfahrung ihre Stigmatisierung bekannt ist“ (Scheiner 2000: 30).

sind (vgl. Kevenhörster 2000: 11). Welche Auswirkungen diese Zwänge auf die Alltagsmobilität von Frauen haben, wird in Kapitel 3.2 ausgeführt.

Es sollte mit den vorangegangenen Ausführungen zu geschlechtsspezifischer Stadt-, Mobilitäts- und Aktionsraumforschung deutlich gemacht werden, dass die vorliegende Arbeit in deren Schnittmenge angesiedelt ist.

Annahmen der geschlechtsspezifischen Stadtforschung sind für die Analyse der räumlichen Strukturen notwendig. Wichtige Erkenntnisse sind hierbei, dass sich der Alltag von Frauen und Männern aufgrund ihrer gesellschaftlich geprägten Rollen unterscheidet und sich damit auch unterschiedliche Anforderungen an die räumliche Ausstattung ergeben. Da diese häufig nicht in der Planung berücksichtigt werden, ergibt sich der einschränkende Einfluss auf den Alltag von Frauen und zudem von Seiten der „feministischen Stadtplanung“ der Anspruch, frauenspezifische Belange stärker in die Planung zu integrieren und damit eine Geschlechtergerechtigkeit zu schaffen. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse die räumliche Ausstattung der Untersuchungsgebiete hinsichtlich der unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Bedürfnisse untersucht. Hierbei wird besonderes Augenmerk auf die Ausstattung mit Arbeitsplätzen und Kinderbetreuungseinrichtungen gelegt. Zusätzlich wird die subjektive Zufriedenheit der Bewohnerinnen mit der Ausstattung ihrer Wohngebiete einbezogen.

Ich gehe im Folgenden davon aus, dass räumliche Strukturen Mobilität beeinflussen (s. nähere Ausführungen hierzu unter Kapitel 3.4), weswegen die Ansätze der Gender-Mobilitätsforschung auch eng mit denen der Stadtplanung verbunden sind. Auf Basis der im Umland von Berlin erhobenen Daten wird auch die geschlechtsspezifische Mobilität untersucht und hierbei auf die Anzahl und Länge der Wege, die Pkw-Verfügbarkeit und die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eingegangen. Es wird außerdem der Frage nachgegangen, ob sich die Alltagsmobilität von Frauen aufgrund der räumlichen Struktur derart komplex gestaltet, dass sie dafür spezifische Bewältigungsstrategien wie beispielsweise vermehrte Wegekopplungen entwickeln. In diesem Zusammenhang wird auch untersucht, ob Frauen in der Weise von den komplexen Mobilitätsanforderungen betroffen sind, dass sie Einschränkungen bezüglich ihrer Erwerbsarbeit in Kauf nehmen müssen. Dem zeitgeographischen Ansatz von Hägerstrand ist es zu verdanken, dass sich verschiedene Restriktionen, die sich aus dem Zusammenwirken von Raum und Zeit ergeben, erstmals kategorisieren und damit operationalisieren lassen. Auch wenn ursprünglich keine geschlechtsspezifische Anwendung dieses Ansatzes vorgesehen war, eignet sich dieser doch gut, Zwänge, denen Frauen im Alltag ausgesetzt sind, sichtbar zu machen.

2 Raumstruktur und Geschlecht in (Post)Suburbia

In diesem Kapitel wird der Einfluss des suburbanen Raumes auf die Geschlechterrollen näher untersucht. Hierfür werden zunächst die Prozesse von Suburbanisierung und Postsuburbanisierung beschrieben und auf die daraus resultierenden Raumstrukturen von Suburbia beziehungsweise Postsuburbia eingegangen. Im Anschluss werden die geschlechtsspezifischen Zuschreibungen zu diesen räumlichen Strukturen als auch die tatsächlichen Einflussmöglichkeiten von Ausstattungsmerkmalen des Raumes auf die Geschlechterrollen dargestellt.

2.1 Suburbia und Postsuburbia

Suburbanisierung als „Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropoliten Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropoliten Gebietes“ (Friedrichs 1995: 99) war eines der dominanten stadträumlichen Phänomene des zwanzigsten Jahrhunderts. Dabei war dieser Prozess vor allem in den westlichen Agglomerationen der hoch entwickelten Staaten zu beobachten.

In nordamerikanischen und auch in einigen westeuropäischen Stadtregionen setzte die Suburbanisierung bereits in der Industrialisierungsphase im späten 19. Jahrhundert ein. Während die alten Bundesländer die große Suburbanisierungswelle mit steigendem Wohlstand in den 1960er Jahren erfuhren, wurde in der DDR die Umlandwanderung politisch größtenteils unterbunden, so dass diese Entwicklung erst nach 1989 in den nunmehr neuen Bundesländern möglich wurde.

Verschiedene Dimensionen von Umlandwanderungen sind die Bereiche Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen. Für den Suburbanisierungsprozess der alten Bundesländer war es typisch, dass die Bevölkerungssuburbanisierung den anderen Formen der Umlandwanderungen voranging. Mit dem Ziel der Versorgung der Umlandbewohner/innen folgte der Einzelhandel. Am Ende dieses Prozesses sind Standorte des produzierenden Gewerbes in das Umland verlagert worden (vgl. Karsten/Usbeck 2001: 71ff).

Als entscheidende Voraussetzungen für die Wohnsuburbanisierung gelten ein zunehmender Wohlstand der Bevölkerung mit daraus resultierenden größeren Wohnraum- und Flächenansprüchen (vgl. Jessen 2001) wie eine hohe Pkw-Verfügbarkeit und eine Verkehrserschließung, welche die Überwindung weiter Distanzen ermöglicht. Neue Produktionstechnologien mit entsprechenden Raumanforderungen, so beispielsweise Veränderungen von der mehr zur einstöckigen Bauweise von Produktionshallen, und die Zunahme des Lkw-Verkehrs begünstigen die Gewerbesuburbanisierung (vgl. Burdack/Herfert 1998: 27). Gleiches gilt für die Suburbanisierung des Einzelhandels, welche sich durch großflächige und hinsichtlich der Betriebsformen und des Produktangebots gering differenzierte Einzelhandelszentren aus-

zeichnet (vgl. Kulke 2001: 57ff). Auch die Dienstleistungszentren, beispielsweise in Form von *back offices* in suburbanen Büroparks, sind wenig spezialisiert. Gründe für ihren Zuzug in das Umland sind günstige Büromieten und eine gute Erreichbarkeit mit privaten Pkw für die Mitarbeiter/innen. Neben den beschriebenen Standortvorteilen suburbaner Gebiete wurde die Ansiedlung durch vorhandene Agglomerationsnachteile der Kernstädte noch verstärkt.

Höherwertige Einzelhandelssortimente wie Dienstleistungen verbleiben indes in den Kernstädten, welche einen funktionalen Bedeutungsüberschuss gegenüber ihren Umlandregionen aufweisen. Entsprechend bestehen in Agglomerationsräumen mit suburbanen Raumstrukturen starke funktionale Verflechtungen zwischen Kernstadt und Umland, die auch an den alltäglichen Mobilitätsmustern der Umlandbewohner/innen sichtbar werden. So verlaufen klassisch suburbane Mobilitätsströme entlang der Suburbanisierungsachsen radial zwischen Kernstadt und Umlandgebieten.

Seit den 1980ern wurden – vorrangig in den USA – postsuburbane Entwicklungen im Umland der Städte identifiziert, welche klassisch suburbane Strukturen abgelöst oder zumindest überlagert haben. Charakteristisch für diese Entwicklungsphase ist nicht mehr ein dominantes Zentrum und eine funktional abhängige und untergeordnete Peripherie, sondern eine sowohl quantitative als auch qualitative Funktionsanreicherung. Letzteres umfasst die Ansiedlung von höher qualifizierten Arbeitsplätzen wie von Einkaufsstätten mit einem spezialisierteren Angebot (vgl. Pätzold 2009) oder von Freizeit- und Bildungsstätten im Umland. Diese räumlichen Konzentrationen führen dazu, dass sich neue ökonomische Pole in den vormals suburban dispersen Raumstrukturen herausbilden.

Die Entwicklung von dezentralisierten Raumstrukturen mit ihren spezialisierten Standorten wurde schwerpunktmäßig von verschiedenen Vertreter/innen der „Los Angeles School of Urbanism“ untersucht. Seit Mitte der 1980er haben Stadtforscher/innen dieser Schule Stadtentwicklungsprozesse von Los Angeles beschrieben. Im Unterschied zu früheren Forschungen wurde die Stadtregion dabei nicht mehr als Ausnahmeerscheinung in Abgrenzung zum klassischen Stadtmodell der Chicagoer Schule betrachtet, sondern als eigene ernstzunehmende und zukunftsweisende Entwicklung (vgl. Dear 2003: 493; vgl. Dear 2005). Charakteristisch für eine derartige Raumstruktur ist, dass Entwicklungen nicht mehr – wie für die Stadtmodelle der Chicagoer Schule typisch – ihren Ursprung in den Stadtzentren haben und sich von dort verbreiten, sondern an zufälligen Standorten innerhalb der Stadtregion erfolgen können und somit eine fragmentierte und nicht-hierarchische Raumstruktur bewirken. Neben den hybriden Strukturen in den vormaligen Peripherien mit Wohngebieten, Büroparks, Einzelhandelszentren und Verkehrswegen bilden sich hier auch einzelne Verdichtungen durch die Akkumulation mehrerer Funktionsbereiche – wie beispielsweise Einzelhandels-, Büro- und Freizeiteinrichtungen – heraus. Die Entwicklung neuer, suburbaner Zentrenstrukturen, die sich nicht einem höherrangigen Zentrum unterordnen, wurde für Nord-

amerika erstmals von dem Journalisten Garreau mit der Beschreibung von *edge cities* dokumentiert.⁵ Diese liegen meist an Kreuzungspunkten von überregional bedeutsamen Straßen, vorzugsweise in Flughafennähe. Die Entfernung zur Kernstadt nimmt mit wachsender ökonomischer, politischer und kultureller Eigenständigkeit kontinuierlich zu. Es gibt zwei unterschiedliche Erklärungsansätze für die Herausbildung von *edge cities*: Meistens entstehen sie durch eine Weiterentwicklung kleinerer suburbaner Zentren oder in der Nähe von starken Wachstumspolen. Alternativ, jedoch nicht so häufig vorkommend, werden *edge cities* von großen Entwicklungsgesellschaften neu erschaffen, was eine originär nordamerikanische Entwicklungspraxis ist, welche in Europa (bisher) wenig Anwendung findet (vgl. Müller/Rohr-Zänker 2001: 30).

Die Rahmenbedingungen für postsuburbane Entwicklungen zwischen europäischen und nordamerikanischen Stadtregionen unterscheiden sich und es gibt Grund zu der Annahme, dass der europäische Pfad nicht identisch mit dem Nordamerikas sein wird (vgl. ebd.: 36). Als Argumente hierfür führen Müller/Rohr-Zänker (ebd.) folgende an: Europäische Raummuster und Städtesysteme sind sehr viel feinmaschiger, so dass allein wegen der fehlenden Flächenverfügbarkeit eine Entwicklung neuer Zentren schwierig ist. Hinzu kommt, dass es in Europa noch eine „Kultur des Städtischen“ gibt und somit die Kernstädte gegenüber ihren Umlandgebieten nicht an Attraktivität eingebüßt haben. Die Kernstadt wird in europäischen Verdichtungsräumen des Weiteren durch ein gut ausgebautes radiales öffentliches Verkehrssystem gegenüber ihrem Umland gestärkt. Ein weiterer Unterschied zwischen nordamerikanischen und europäischen Agglomerationen besteht darin, dass es in Europa keine Tradition ethnischer Konflikte in den Kernstädten gibt und deshalb auch keine vergleichbare „weiße Stadtflucht“. Als letzten, aber nicht minder wichtigen Punkt führen Müller und Rohr-Zänker den Unterschied des Planungssystems an. In Deutschland gibt es im Gegensatz zu den USA eine etablierte überlokale und regionale Planung, welche eine bremsende Wirkung auf Dezentralisierungstendenzen und Wachstum von Umlandstandorten ausübt (ebd.: 36ff). In diesem Kontext steht auch der Ansatz, dass Raumstrukturen, die in Europa als *edge cities* identifiziert werden, keine Kopien der nordamerikanischen Originale sind, sondern vielmehr eine europäische Variation dieser (vgl. Bontje/Burdack 2005: 317). Europäische Versionen der *edge cities* entstehen beispielsweise nicht in einer größeren Entfernung zum Stadtzentrum, so dass sie folglich eher als „city edge“ denn als „edge city“ zu bezeichnen sind (ebd.: 328). Zudem gilt ihr Angebot nicht als alternativ, sondern als komplementär zu dem der Kernstadt, da sowohl Kernstadt als auch eine neu entstandene *edge city* als ökonomische Pole in einer polyzentrischen Region parallel existieren.

⁵ *Edge cities* zeichnen sich nach Garreau durch folgende Merkmale aus: Sie weisen mindestens 465.000 m² vermietbare Bürofläche, 56.000 m² vermietbare Einkaufsfläche und 24.000 Arbeitsplätze auf, wobei die Anzahl der Arbeitsplätze höher als die der Bewohner/innen ist. Außerdem muss die Zentralität des Ortes von den Bewohner/innen wahrgenommen werden und der Ort der *edge city* darf vor 30 Jahren noch nicht städtisch geprägt gewesen sein (vgl. Garreau 1991).

Grundsätzlich gilt hinsichtlich der Mobilität, dass postsuburbane Raumstrukturen einen Bedeutungsverlust von radialen Mobilitätsmustern bewirken, so dass Umlandbewohner/innen sich zunehmend auf Einrichtungen innerhalb des suburbanen Raumes orientieren, womit tangentielle Interaktionsströme erzeugt werden (vgl. Borsdorf 2004: 11; Brake 2006: 405). Da tangentielle Verkehrsverbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs in den vormals monozentrischen Stadtregionen meist unzureichend ausgebaut sind, fördern postsuburbane stärker noch als suburbane Raumstrukturen die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Charakteristisch für die Alltagsmobilität der Bewohner/innen ist außerdem, dass der Distanz eine geringere Rolle beim Zurücklegen von Wegen zukommt als dem Zeitaufwand (vgl. Kwan/Weber 2003).

Während die Prozesse der Suburbanisierung weitreichend erforscht sind und über ihre Determinanten Konsens herrscht, sind postsuburbane Entwicklungen zum einen erst wenig untersucht und zum anderen herrschen zwei voneinander abweichende Erklärungsansätze für die Entstehung dieses Phänomens vor.

Der erste Ansatz deutet die postsuburbanen Strukturen als Folge gesamtgesellschaftlicher Entwicklungen unter der Wirkung postfordistischer Einflüsse. Globalisierungstendenzen führen hiernach dazu, dass nicht mehr das Modell der fordistischen Stadt Standortvorteile aufweist, sondern dass insbesondere in wenig erschlossenen Randzonen von Agglomerationen ökonomisch tragfähige und „funktional spezialisierte, abgrenzbare Teilräume“ entstehen (Burdack 2001: 191). Der zweite Ansatz versteht die postsuburbane Entwicklung eher als Weiterentwicklung der bereits bestehenden suburbanen Raumstrukturen. Durch Suburbanisierungsprozesse wurde eine kritische Masse an Bevölkerung und Dienstleistungen im Umland erreicht, welche die Voraussetzung für die Ansiedlung von höherwertigen Funktionen stellt (vgl. ebd.: 190f). Beide Erklärungsansätze stellen aufgrund der relativ jungen Forschungstradition zu postsuburbanen Entwicklungen keine empirisch verifizierten Theorien, sondern lediglich Gedankenkonstrukte dar. Es besteht hier die Notwendigkeit, diese durch weitere Forschungen anzureichern.

2.2 Genderspezifische Zuschreibungen im Umland der Städte

Dem Wohnen im Umland der Städte haftet ein frauenfeindliches Image an, was auf der von fordistischen Werten geprägten stark geschlechtsspezifischen Rollenverteilung und -fixierung beruht (vgl. Menzl 2006: 409; Kevenhörster 2000: 5).

Die postsuburbanen Entwicklungen in den USA waren für einige Forscher/innen Anlass zu der Annahme, dass die Anreicherung der Suburbs mit Funktionen – und hierbei insbesondere mit Arbeitsplätzen auch für Frauen – eine Wende in der Geschlechterhierarchie herbeigeführt hat, so dass sie hier gar „emanzipatorische“ Wirkungen der neuen Umlandstrukturen identifizierten.

Im Folgenden werden diese geschlechtsspezifischen Zuschreibungen im Umland der Städte näher betrachtet.

2.2.1 Frauenfeindliches Suburbia?

Wie in Kapitel 1.2 dargestellt, wird in der Stadtforschung die Benachteiligung von Frauen in Suburbia hervorgehoben. Während diese Kritiken am frauenfeindlichen Einfluss Suburbias auf einer realen Grundlage beruhen, existiert parallel dazu ein entsprechendes Image von Umlandbewohnerinnen. So herrscht ein Bild der auf die Mutter- und Hausfrauenrolle reduzierten Frau in Suburbia in vielen Köpfen vor und prägt unsere Vorstellung von Suburbias Geschlechterrollen. Soaps, Werbefilme und Hollywoodproduktionen, welche die heile suburbane Familienwelt darstellen, wirken hier immer wieder bestärkend (vgl. Frank 2003: 336). Frank setzt dieser einseitigen Sichtweise auf suburbane Geschlechterverhältnisse eine differenziertere Darstellung entgegen. Hierbei geht sie dezidiert auf die einzelnen Phasen der Suburbanisierung in den USA ein und stellt heraus, dass „Suburbia als Prozess, kulturelles Ideal und Geschlechtergeographie vielfältigen Aushandlungs- und Veränderungsprozessen unterworfen und seine Deutung zu keiner Zeit wirklich unumstritten war“ (Frank 2005: 116).

Die von ihr beschriebenen Phasen und die jeweiligen Bedeutungen für das Frauenbild in Suburbia werden im Folgenden dargestellt. Hierbei gehe ich auf die ersten beiden Phasen nur vergleichsweise kurz ein, während die dritte Phase der Postsuburbanisierung in Kapitel 2.2.2 ausführlicher behandelt wird.

In der ersten Phase der Suburbanisierung, die hauptsächlich im Zeitraum von 1830 bis zum Ende der 1920er anzusiedeln ist, war das Bild der Frauen in Suburbia noch nicht so einseitig negativ besetzt. Zwar herrschte hier schon die für Suburbia typische Trennung in die private und öffentliche Sphäre und damit die Zuständigkeit der Frauen für das Private, also Heim und Familie, vor. Da die Frauen jedoch große Freiheiten in der Abwesenheit ihrer Männer genossen, führte das Wohnen in Suburbia sogar zu einer in späteren Suburbanisierungsphasen nicht mit dieser Siedlungsform assoziierten „Emanzipierung“, welche überspitzt formuliert ihren Ausdruck in einem „suburbanen Matriarchat“ fand (Frank 2003: 292).

Die zweite Phase der Suburbanisierung vom Ende der 1920er bis zum Ende der 1960er Jahre kann auch als „golden age of suburbia“ bezeichnet werden und prägt bis heute unsere Vorstellungen von Suburbia in entscheidendem Maße (Frank 2005: 114). In der intellektuellen Debatte der 1950er/1960er wurde der *suburbanism as a way of life* abgelehnt, was vor allem mit der Ablehnung der suburbanen Frauenrolle zusammenhing. Suburbias Frauen wurden nicht als vollwertige, ernstzunehmende Persönlichkeiten wahrgenommen, sondern funktionierten nur, um Bedürfnissen und Ansprüchen von Familie und Gemeinschaft zu entsprechen (vgl. Frank 2003: 313). In Betty Friedmans 1963 erschienenem Buch „The Feminist Mystique“ ist erstmals feministische Kritik an dem *suburbanism as a way of life* und der rigi-

den Rollenzuweisung der Frau zur Hausfrau, im Idealtypus zur „ausgeglichenen Heimgestalterin“, geübt worden (Friedan 1966: 142). Suburbia wurde jetzt zunehmend als Ort gesehen, an dem sich ein reduzierter weiblicher Lebensentwurf baulich-räumlich und soziokulturell manifestierte (vgl. Frank 2003: 320). Die sich in Reaktion auf Friedans „The Feminist Mystique“ gründende Frauenbewegung sah in der Flucht von Suburbias Frauen in die Städte deren einzige Chance, ihrer „Falle“ zu entkommen. Diese Sichtweise auf die suburbanen Geschlechterverhältnisse manifestierte sich in der Perspektive der in den 1970ern entstandenen „Urban Gender Studies“, die Suburbia als „antifeministische“ Umgebung analysierten (Frank 2003: 323).

2.2.2 Emanzipatorisches Postsuburbia?

In der Phase, die Frank für die USA als die dritte Phase der Suburbanisierung bezeichnet und die ihren Beginn in den frühen 1970ern hatte und bis Ende des 20. Jahrhunderts andauerte, wurde das Bild von Suburbias Frauen wieder neu gedeutet. Bezeichnend für diese Phase sind die mit der Postsuburbanisierung einhergehenden grundlegenden Transformationen der sozialräumlichen und demographischen Strukturen der Suburbs. Die für die zweite (klassische) Phase der Suburbanisierung charakteristischen Merkmale, wie beispielsweise die traditionelle geschlechtsspezifische Arbeitsteilung oder der ausgeprägte Familiarismus, verloren zugunsten anderer Lebens- und Haushaltsformen mit erhöhter weiblicher Erwerbstätigkeit an Bedeutung (vgl. Frank 2003: 328).

In den USA setzte Mitte der 1980er der suburbane Wachstums-, Bau- und damit Veränderungsboom ein (vgl. Frank 2003: 329). Im Gegensatz zu bisherigen suburbanen Funktionen waren diese Vororte nun keine „Schlafstädte“⁶ mehr, sondern „clusters of office buildings, open high rises, shopping centres“ (Lewis 1996: 2, 7, zitiert nach Frank 2003: 329).

Neben den neuen Bürolandschaften wurden auch die tangentialen Highway-Verbindungen als Kennzeichen der neuen suburbanen Zentren gewertet (vgl. Fishman 1990: 398).

Durch diese Funktionsanreicherung der Suburbs mit Arbeitsplätzen – insbesondere der *edge cities* – zusammen mit der verkehrlichen Erschließung wurde der (Wieder-)Berufseinstieg zahlreicher Frauen in Suburbia Ende der 1970er Jahre erleichtert. Besonders durch die Wirtschaftszweige mit einem überdurchschnittlichen Anteil weiblicher Beschäftigter wie Routinefunktionen in Büros (*back offices*), Einzelhandel oder Gesundheitsdiensten wurde die Erwerbstätigkeit vieler im Umland wohnender Frauen ermöglicht. Aus diesem Grund hat sich in den USA eine Umkehr der traditionellen Differenzen in den Erwerbsquoten herausgebildet: Während vor 1970 in den Städten lebende Frauen mit höherer Wahrscheinlichkeit erwerbstätig waren als Suburb-Bewohnerinnen, hat sich seitdem das Verhältnis umgekehrt

⁶ An dem Begriff der „Schlafstädte“ wird von feministischer Seite Kritik geübt, da diese Bezeichnung nicht für alle in Suburbia Wohnenden in gleicher Weise zutrifft. So waren und sind die suburbanen Wohnsiedlungen zwar für (meist) erwerbstätige Männer Orte zum Ausruhen und Schlafen, für Frauen, die dort (eventuell neben einer Erwerbstätigkeit) Reproduktionsarbeit leisten, sind sie jedoch Lebens- und vor allem auch Arbeitsorte (vgl. Kramer 2005: 129).

und in jüngerer Zeit sind die Erwerbstätigenquoten im suburbanen Raum höher als die in den Kernstädten (vgl. Hanson/Pratt 1995: 40f).⁷

Unternehmen ließen sich einigen Forscher/innen zu Folge nicht nur aufgrund der niedrigeren Bodenpreise und des größeren Flächenangebotes im Umland der Städte nieder, sondern sie verlagerten den Standort (der *back offices*) auch bewusst hin zu einem ungenutzten weiblichen Arbeitskräftepool, dem der suburbanen Hausfrauen. Dieser These, dass Unternehmen die Standortverlagerung ins Umland in erster Linie wegen des Arbeitskraftangebots an Frauen durchgeführt haben, die relativ geringe Löhne akzeptieren und kaum gewerkschaftlich organisiert sind, wird jedoch nicht einheitlich zugestimmt. So hat beispielsweise England in ihrer Untersuchung Personalmanager befragt, ob die *spatial entrapment*-These von suburbanen Frauen für sie ein Grund für die Standortverlagerung ihres Unternehmens in den suburbanen Raum war. Als Ergebnis stellt sie fest, dass dies für die Mehrheit der Unternehmer kein primärer Umzugsgrund war (vgl. England 1993).

Fishman (1990) bezeichnet die suburbanen Hausfrauen als „not-so-hidden force behind the new city's economic success“ (ebd.: 411). Der Zugewinn an weiblichen Arbeitskräften brachte auch eine „Feminisierung der Belegschaften und der Beschäftigungsverhältnisse“ mit sich, was bedeutet, dass von Männern besetzte Vollzeit-Arbeitsplätze in flexibilisierte Teilzeit-Arbeitsplätze für Frauen umgewandelt wurden – ein gängiges Modell bei Dezentralisierungen (vgl. Mackenzie/Rose 1982: 176ff; Pearson 1986; Massey 1992; zitiert nach Frank 2003: 331). Relativ gut ausgebildete Suburb-Frauen waren also in überwiegend schlecht bezahlten und unsicheren Arbeitsverhältnissen beschäftigt, vor allem um „in Zeiten sinkender Realeinkommen [...] zum Erhalt des kostspieligen vorstädtischen Lebensstandards einen ‚Zuverdienst‘ (!) zu erwirtschaften“ (Frank 2003: 331). So war es also eher finanzielle Notwendigkeit als feministisches Aufbegehren oder der Drang nach Selbstverwirklichung, die ausschlaggebend dafür war, dass viele Frauen ihr Hausfrauendasein aufgaben, da ihre Löhne „the crucial ingredient in keeping families out of poverty“ waren (Smith 1987, zitiert nach Hanson/Pratt 1995: 42). Im Jahr 1978 drangen so viele „neue“ erwerbstätige Frauen auf den Arbeitsmarkt, dass es sich als „the peak year in all of American history for women entering the work force“ bezeichnen lässt (Garreau 1991: 112). Da diese weiblichen Arbeitskräfte größtenteils ihren Wohnort in Suburbia hatten, entschlossen sich zeitnah eine Vielzahl von Unternehmern zu einer Ansiedlung auf der „grünen Wiese“. Garreau vertritt sogar die Meinung, dass die weiblichen Arbeitskräfte den Erfolg der *edge cities* erst möglich gemacht haben: „Edge cities would never have flourished the way they have, had it not been for women entering the work force“ (ebd.).

Einige Autor/innen nehmen den Wandel hin zu einem großen Arbeitsplatzangebot und zu einer hohen weiblichen Erwerbstätigenrate in Suburbia zum Anlass, hier eine „emanzipatorische Wirkung der postindustriellen oder postfordistischen Stadtlandschaften“ bzw. der post-

⁷ Dieser Trend kann für die Bundesrepublik Deutschland nicht bestätigt werden, da in Kernstädten auch in jüngerer Zeit (2003) mit Abstand die höchsten Erwerbstätigenquoten beobachtet werden (vgl. Meyer/Milbert 2007: 196).

suburbanen Räume festzustellen (Frank 2003: 335). Auf welche Weise die „weibliche Emanzipation“ erreicht wird, ist dabei allerdings umstritten. Garreau sieht die Entwicklung von *edge cities*, in denen Frauen ihr Recht auf einen Arbeitsplatz einfordern, als logische Folge der früheren Frauenbewegungen der 1960er und 1970er Jahre an – die Frauenbewegung hat also erst das Entstehen von *edge cities* in dieser Form möglich gemacht. Fishman spricht den postsuburbanen Raumstrukturen an sich eine für die Gleichberechtigung der Geschlechter förderliche Atmosphäre zu: „The economic and spatial structure of the new city tends to equalize gender roles“ (Fishman 1990: 412).

Trotz dieser anscheinenden Abkehr vom suburbanen Image und der Hinwendung zu urbanen Eigenschaften bestehen Bilder von Suburbias traditionellen Geschlechterrollen fort. Barry Schwartz' Anmerkung aus dem Jahr 1976, „dass das Gesicht der Suburbs sich zwar verändern möge – deren ‚Seele‘ deswegen aber noch lange nicht“, scheint immer noch zuzutreffen (Frank 2003: 336).

Analog zu diesem persistenten Image schätze ich auch die Strukturen Postsuburbias weiterhin nicht als emanzipatorisch ein – entgegen der Annahme von Fishman und Garreau.

Frank äußert sich ebenfalls kritisch gegenüber „Fishmans und Garreaus begeisterter Stilisierung des ‚neuen‘ Suburbia zum Ort und Katalysator einer neuen Geschlechtergerechtigkeit“ (Frank 2003: 342). Sie merkt diesbezüglich an, dass die steigende Erwerbstätigkeit der Frauen weder etwas über eine „gerechtere Verteilung und Entlohnung der Erwerbsarbeit noch über die Aufteilung der Haus- und Familienarbeit aussagt“ (Frank 2005: 117). Gerade die Arbeitsteilung mit einer männlichen Beteiligung an der Reproduktionsarbeit wird jedoch als Dreh- und Angelpunkt einer geschlechtergerechten Umgebung bewertet. Zumindest 1980, also zum postsuburbanen *peak* in den USA, identifizierten sich Frauen in Suburbia aber noch stark mit der traditionellen Hausfrauenrolle, auch wenn sie einer Erwerbstätigkeit nachgingen: „Many women, even when they work, think of themselves first as homemakers“ (Saegert 1980: 111). Bezogen auf die weibliche Erwerbstätigenrate ist es entscheidend, die Emanzipation der Frauen nicht nur an der Quantität, sondern auch an der Qualität der durch Frauen ausgeübten Tätigkeiten festzumachen. In den postsuburbanen Regionen der USA, auf die sich die bisher angeführten Aussagen beziehen, waren es vor allem die routinisierten Büro- und Reinigungstätigkeiten, die von Frauen ausgeübt wurden. Somit waren suburbane Erwerbstätigkeiten weiterhin geschlechtshierarchisch strukturiert (vgl. Frank 2005: 117). Erst wenn Frauen auch im Umland der Städte auf das volle Spektrum an beruflichen Möglichkeiten zurückgreifen und entsprechend ihrer Qualifikation einer Erwerbstätigkeit nachgehen können, kann von einer emanzipatorischen Wirkung des Arbeitsplatzangebotes gesprochen werden.

Exkurs 1: Geschlechterverhältnisse in postsozialistischen und „kapitalistischen“⁸ Suburbs

Der „antifeministische“ Einfluss wurde in den 1960ern/1970ern für die US-amerikanischen Suburbs festgestellt. In welcher Weise diese Prägung heute und unter dem Einfluss verschiedener politischer Systeme zutrifft, wird im Folgenden dargestellt.

Wie in Kapitel 3.1.2 später noch ausgeführt wird, spielt die Sozialisation in Politsystemen bei der Ausprägung traditioneller Familien- und Rollenbilder eine wichtige Rolle. Im hier betrachteten Untersuchungsgebiet wohnen sowohl Personen aus der ehemaligen DDR als auch aus der ehemaligen Bundesrepublik Deutschland – die Bevölkerung setzt sich also aus Personen zusammen, die sowohl im System der Planwirtschaft als auch in dem der sozialen Marktwirtschaft sozialisiert wurden. Die Tatsache, die Meier für das Jahr 1997 benennt, nämlich dass „sieben Jahre nach der Wiedervereinigung die Auswirkungen der ehemals verschiedenen Wirtschafts- und Wohlfahrtssysteme deutlich sichtbar“ sind, gilt auch heute noch (Meier 2004: 86).

Die Einflüsse der unterschiedlichen politischen Systeme auf weibliche Entfaltungsmöglichkeiten im suburbanen Raum werden anhand von zwei Umland-Studien exemplarisch dargestellt. Es wird zum einen auf die Situation von Frauen im Umland Hamburgs eingegangen, zum anderen auf die weibliche Bevölkerung der Suburbs von Sofia. Letztere Untersuchung wurde trotz des Wissens, dass in Bulgarien spezifische politische Bedingungen herrschen, welche sich von denen der postsozialistischen Regionen Deutschlands unterscheiden, herangezogen, da vergleichbare Untersuchungen mit dem Fokus auf den Frauenalltag für deutsche (postsozialistische) Regionen fehlen.

Antifeministische Suburbs in „kapitalistischen“ Systemen?

Grundsätzlich sind Beschreibungen des Alltags der in Suburbia Wohnenden, die eine geschlechtsspezifische Sichtweise einbeziehen, selten.

Eine Ausnahme bildet Menzls Studie über die Lebensweise von Suburbaniten im Hamburger Umland. Menzl behandelt die Frage, ob es geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Bewältigung des Alltags nach dem Umzug in ein suburbanes Wohngebiet gibt.⁹ Er stellt fest, dass „die klassische Grundannahme von ‚homogenen Haushalten‘ (Rerrich 1990) und vergleichbaren Alltagsmustern zwischen Männern und Frauen [...] nicht aufrechterhalten werden kann“ und weist auf deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen hin. Diese Differenz ergibt sich vorrangig durch die unterschiedlich starke Einbindung in das Erwerbsleben, da Männer zumeist in Vollzeit und Frauen maximal in Teilzeit beschäftigt sind (vgl. Menzl 2007: 407). Die Tatsache, dass die meisten der untersuchten Frauen auch Mütter sind, die die Hauptverantwortung für die Kinder tragen, verstärkt die Ungleichheit zwischen den Geschlechtern. Die in der von Menzl untersuchten Region dominante geschlechtsspezifische Rollenteilung, bei der die Männer die Familienernährer und Frauen vorrangig Hausfrauen und maximal Zuverdienerinnen sind, geht stark auf das Hausfrauenmodell der männlichen Versorgung zurück (s. nähere Ausführungen hierzu in Kapitel 3.1.2).

Neben der Mutterrolle sind nach Menzl die schlechte wohnortnahe Ausstattung mit Kinderbetreuungsangeboten und Arbeitsstätten dafür verantwortlich, dass sich das suburbane Leben besonders einschränkend für die Frauen darstellt (ebd.). Trotz dieser größeren Schwierigkeiten, die der suburbane Wohnort für Frauen und besonders für Mütter bedeutet, spricht sich Menzl ähnlich wie Hirt oder England gegen eine Viktimisierung der Frauen aus (vgl. Menzl 2007: 408). Zwar bestehe gerade für Mütter ein höheres Risiko, am suburbanen Wohnort (mit der ursprünglichen Lebensplanung) zu scheitern, doch zeigen die Interviewaussagen auch, dass Chancen zu einer Neuorientierung genutzt werden können (ebd.).

Sowohl bei Menzl als auch bei anderen Studien zu Auswirkungen des Raumes auf Geschlechterrollen mit Herausstellung der benachteiligenden Wirkung für Frauen ist jedoch wichtig zu beachten, dass es nicht die Frau und ihr Verhalten per se gibt. Hierbei gilt, dass „die Spannweite der Verhaltensmuster bei unterschiedlichen Biographien von Frauen weitaus größer ist als generell zwischen den Geschlechtern“ (Kappeler 2003: 208).

Antifeministische Suburbs in postsozialistischen Systemen?

Während für westliche Gesellschaften bereits festgestellt wurde, dass Suburbanisierung kein geschlechtsneutraler Prozess ist, fehlen Studien, welche die Erfahrungen von Männern und Frauen in suburbanen Gebieten osteuropäischer Staaten nach 1989 thematisieren.

Hirts Studie über das geschlechtsspezifische Verhalten der Suburb-Bewohner/innen von Bulgariens Hauptstadt Sofia bildet hier eine Ausnahme. Sie geht zunächst davon aus, dass Erfahrungen von Männern und Frauen in Suburbia unterschiedlich sein müssen, da die beiden Schlüsselinstitutionen „Staat“ und „Familie“, welche die Unterschiede zwischen den Geschlechtern konstituieren, auch im Kommunismus streng patriarchalisch waren. Hirts Studie gibt einen Einblick in die Weise, in der der Kommunismus die Frauen nicht „befreite“, sondern im Gegenteil die Geschlechterungerechtigkeit bestärkte.

⁸ In Anlehnung an Hirt wird als Abgrenzung zu postsozialistisch der Begriff „kapitalistisch“ verwendet.

⁹ Menzl hat jedoch den Schwerpunkt seiner Forschung nicht auf Geschlechterrollen in Suburbs gelegt.

So wird deutlich, dass trotz besserer Integration der Frauen in den Arbeitsmarkt die hochrangigen Positionen in Wirtschaft und Politik von Männern besetzt waren. Auch die Geschlechterrollen innerhalb der Familien waren traditionell, die höhere Erwerbsbeteiligung im Kommunismus führte hier nur zu einer Doppelbelastung der Frauen. In Bezug auf die Stadt als einem Ort, an dem sich Geschlechterungleichheiten manifestieren, war die Situation in kommunistischen/sozialistischen Staaten nur geringfügig besser als in kapitalistischen Systemen (vgl. Hirt 2008: 342). Zwar gab es in ersteren keine Geschlechterungleichheit schaffenden Suburbs, jedoch waren die typischen Hochhaussiedlungen auch nicht ausgesprochen frauenfreundlich, da sie ebenso wie suburbane Gebiete keine gute Ausstattung mit Erwerbsarbeitsstätten oder sonstigen Dienstleistungen aufwiesen (Stanilov 2007, zitiert nach ebd.).

Diese Unterschiede zwischen den Geschlechtern haben sich im Post-Kommunismus sogar noch verstärkt, da sich die Chancen auf Erwerbstätigkeit von Frauen verschlechterten und gewisse patriarchale Werte wiederbelebt wurden (vgl. Hirt 2008: 340f). Im Post-Kommunismus nach 1989 hat sich demnach die Situation der Frauen relativ zu den Männern verschlechtert. Die durch den Neoliberalismus eingetretenen Veränderungen auf Staatsebene führten zu Kürzungen der Unterstützungen für erwerbstätige Mütter und vormals staatliche Leistungen wie Kinderbetreuung fielen an die Haushalte, und hier vorrangig die Frauen, zurück (ebd.; vgl. auch ähnliche Ausführungen hierzu, konkreter zur Reproduktionsarbeitskrise bei ostsozialisierter Frauen, in Kapitel 3.1.4). Frauen waren von der einsetzenden Arbeitslosigkeit überproportional betroffen, was in den Familien dazu führte, dass das fast ausgestorbene Modell der männlichen Versorgerehe wieder aktiviert wurde. Zur Stadt als dem Ort, an dem sich Geschlechterrollen verfestigen, gibt es bezogen auf Post-1989-Osteuropa nur wenige Studien. Diese Lücke versucht Hirts Untersuchung des Lebens von Frauen im suburbanen Raum Sofias ein Stück weit zu schließen (ebd.). Hirt weist auch auf die kulturellen Unterschiede bei der Bewertung des traditionellen Familienmodells in postsozialistischen Staaten hin: Es wird im Gegensatz zu kapitalistischen Staaten nicht derart negativ bewertet. Ein Grund dafür ist, dass die Hausfrauenrolle im Gegensatz zur „verpflichtenden“ Vollzeitbeschäftigung der Frauen im Kommunismus steht und daher für viele Frauen eine positiv bewertete anti-kommunistische, progressive Haltung zum Ausdruck bringt (ebd.). Außerdem war die Familie im Kommunismus immer der „gute, sichere Ort“, der dem totalitären System entgegenstand. Auch die suburbanen Häuser mit ihren Gärten werden als Zeichen der neuen Zeit gesehen, da private Gärten im Kommunismus nicht erlaubt waren (ebd.).

Hirts quantitative Untersuchungsergebnisse bestätigen die generellen Annahmen über Geschlechterrollen in postsozialistischen Gebieten. Die befragten Frauen sind hauptsächlich für die Reproduktionsarbeit verantwortlich – bei einer anhaltenden relativ hohen Arbeitsbeteiligung spricht dies für eine Persistenz der Mehrfachbelastung (vgl. Hirt 2008: 348). Auch in anderen Bereichen ist eine Benachteiligung von Frauen festzustellen. Ähnlich wie es verschiedene Studien für westliche Suburbs gezeigt haben, arbeiten Frauen auch in Sofias Suburbs in geringerer Entfernung zum Wohnort als Männer, nutzen häufiger den ÖPNV als diese und sehen sich insgesamt mit mehr *constraints* bezüglich ihrer Mobilität konfrontiert (ebd.).

Die befragten Frauen in den Suburbs Sofias wählen unterschiedliche Strategien, um diesen gestiegenen Herausforderungen zu begegnen. Einige gehen weiterhin einer Vollzeitbeschäftigung nach und sehen sich unverändert einer Doppelbelastung ausgesetzt, was sie mit einem geringeren Zeitbudget für ihr Sozialleben bezahlen. Diejenigen, die sich zugunsten der Karriere ihrer Männer aus dem Erwerbsleben zurückziehen und voll der Reproduktionsarbeit widmen, sehen das entweder als notwendige Anpassung an die neuen kapitalistischen Strukturen oder aber als Befreiung von der kommunistischen Doppelbelastung und somit auch als Verbesserung des sozialen Status'. Es gibt auch diejenigen, die sich, konfrontiert mit dem erhöhten Wegeaufwand, beruflich umorientieren und den Umzug nach Suburbia als Neuanfang für eine Selbständigkeit begreifen.¹⁰

Diese verschiedenen Sichtweisen von Frauen zeigen, dass das Wohnen in suburbanen Wohngebieten nicht für alle dieselben Chancen und Hindernisse mit sich bringt. Hirt betont wie Menzl, dass es aber wichtig sei, Suburbia-Frauen hier nicht als passive Opfer wahrzunehmen, sondern als handelnde Subjekte, welche die Nachteile suburbanen Lebens selbst vermindern können (vgl. England 1993; Menzl 2007: 408). Dennoch bedeutet ein Leben im Umland der Städte auch in postsozialistischen Staaten größere Anforderungen für Frauen als für Männer, denn suburbane Strukturen sind auch hier nicht geschlechtsneutral (vgl. Hirt 2008: 352).

¹⁰ Mit dem Weg in die Selbständigkeit bilden die Bewohnerinnen der Suburbs von Sofia keine Ausnahme. "Da viele Frauen als Arbeitnehmerinnen keine Chancen auf einen angemessenen Job sehen oder beispielsweise in den letzten Jahren ihren Arbeitsplatz verloren haben, machen sie sich selbständig, was dazu führt, dass viele Klein- und Kleinunternehmen weltweit, ebenso wie in Europa, von Frauen geführt werden" (Wastl-Walter 2010: 93).

2.3 Genderspezifische Kontexteffekte in Suburbia

Die bisher dargestellten Überlegungen zu den im suburbanen beziehungsweise postsuburbanen Raum vorherrschenden Geschlechterrollen hatten das Ziel aufzuzeigen, dass die von vielen Stadtforscher/innen angenommenen fortdauernden fordistischen Geschlechterverhältnisse in suburbanen Räumen differenzierter betrachtet werden sollten. Das individuelle Handeln in Abhängigkeit von der Tatsache, ob Personen einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder ob sie Kinder haben, übt neben der räumlichen Struktur Einfluss auf die Geschlechtergerechtigkeit aus. In diesem Sinne schließe ich mich Frank an, die mit ihrer Beschreibung der US-Suburbanisierungsphasen darauf abzielt, dem „sozialräumlichen Determinismus, den viele männliche Stadtbeobachter und Stadtplaner ebenso wie Teile der feministischen Stadtkritik“ angesichts der Beschreibung und Bewertung Suburbias an den Tag legen, eine andere Sichtweise entgegenzusetzen: „Baulich-räumliche, physisch-materielle Strukturen beeinflussen und prägen, ermöglichen oder behindern soziales Handeln (von Männern und Frauen) ebenso wie soziale (Geschlechter-) Beziehungen, aber sie determinieren weder das eine noch die anderen“ (Frank 2003: 116). Trotzdem messe ich dem Raum und seiner Ausstattung einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf das Handeln und auch auf Geschlechterrollen bei (vgl. Kapitel 3.4). Diese Frage nach der Beeinflussung des Handelns von Bewohner/innen durch ihren Wohnort kann auch als Frage nach möglichen Kontexteffekten betrachtet werden, welche im Folgenden kurz erläutert werden.

Die Annahme, dass der Ort, an dem wir wohnen, unsere Lebensweise beeinflusst, hat eine lange Tradition in den Sozialwissenschaften. So hat Simmel schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts in seinem Essay „Die Großstädte und das Geistesleben“ (1903) die Auswirkungen der Großstadt auf den Sozialcharakter ihrer Bewohner/innen beschrieben. Die Großstadt mit ihrer dichten Bebauung und heterogenen Bevölkerungszusammensetzung bezeichnet er als ein „Gebilde von höchster Unpersönlichkeit“ (Simmel 1984: 196). Dies führe zu einer „resignierten Toleranz“ ihrer Bewohner/innen, worunter die einzelnen Eigenschaften Distanziertheit, Gleichgültigkeit, Intellektualität und Blasiertheit zusammengefasst werden können (ebd.: 192ff).

In der Stadtforschung wird der Ansatz der Kontexteffekte vorrangig zur Analyse benachteiligender räumlicher Effekte in urbanen „Problemquartieren“ herangezogen. Im Zusammenhang mit sozialer Segregation werden Kontexteffekte überwiegend als „Quartierseffekte“¹¹ bezeichnet und können als „Einschränkungen von Lebensqualität und Perspektiven verstanden [werden], die sich für den Einzelnen aus der Tatsache ergeben, in einem armen Stadtteil zu leben“ (Nieszery 2008: 107). Dem zugrunde liegt die Annahme, dass sich die „Konzentration von Benachteiligten zusätzlich benachteiligend für die Benachteiligten auswirke, dass aus benachteiligten Quartieren benachteiligende werden“ (Häußermann 2003: 148).

¹¹ Neben Kontexteffekten und Quartierseffekten wird außerdem der Terminus „Nachbarschaftseffekte“ zur Bezeichnung dieses Phänomens verwendet.

Da soziale und ethnische Segregation besonders nordamerikanische Stadtquartiere präg(t)en, befassten sich in diesem räumlichen Kontext in den 1980er Jahren zahlreiche Forscher/innen mit den Auswirkungen der Wohngebiete auf ihre Bewohner/innen. Stark angeregt wurde diese Debatte von Wilsons Beschreibung einer *new urban underclass* (Wilson 1987), deren Entstehung mit „dem Fehlen von positiven Rollenvorbildern und der räumlichen Isolation der Bevölkerung in den Ghettos der US-amerikanischen Städte begründet“ wird (Farwick 2003: 175). Auch wenn die soziale Segregation in Städten in Europa geringer ausgeprägt ist und Effekte der Nachbarschaft entsprechend weniger als in den USA beforscht werden, so sind auch hier mittlerweile zahlreiche Studien zu den Wechselwirkungen von benachteiligten Wohngebieten und dem Verhalten ihrer Bewohner/innen entstanden (vgl. bspw. Friedrichs/Blasius 2000).

Es wird deutlich, dass in Untersuchungen von Quartierseffekten die benachteiligenden Aspekte sozialer Segregation und weniger die Potentiale und Ressourcen eines Wohngebiets im Vordergrund stehen. Entsprechend wird diese These heute selten auf den suburbanen Raum angewendet, da hier – zumindest in Europa – kaum benachteiligte Quartiere vorzufinden sind.

Der dem Konzept der Quartiers- bzw. Kontexteffekte inhärenten Frage nach Wechselwirkungen zwischen Wohnort und Handeln der Bewohner/innen wurde in der Vergangenheit jedoch auch für den suburbanen Raum nachgegangen. So entbrannten in den USA in den 1950er/1960er Jahren unter Schriftstellern, Planern und Sozialwissenschaftlern Diskussionen über die Auswirkungen des suburbanen Wohnens auf Lebensweise und Charakter von Umlandbewohner/innen. Die gängige These dieser Debatte über den *suburban way of life* bestand darin, dass standardisierte Häuser standardisierte Menschen hervorbringen würden (vgl. Frank 2005: 304). Besonders Whyte machte mit seiner Beschreibung der prototypischen Suburb-Bewohner/innen in „The Organization Man“ (1956) deutlich, dass hier eine stark negative Beeinflussung der Menschen durch ihren Wohnort vorliegt. Aus seinen Beobachtungen heraus formulierte er die These des suburbanen Wohngebiets als „freely chosen prison where a new type of people emerges, bored and lonely, alienated and dehumanised“ (Lupi/Musterd 2006: 804).

Diese Verteufelung der Suburbs erfuhr jedoch Ende der 1950er Jahre eine Gegenoffensive (vgl. Frank 2003: 308). So konnte Gans in seiner Levittown-Studie keinerlei Einfluss der baulich-räumlichen Gestaltung auf die Lebensführung ihrer Einwohner/innen feststellen (vgl. Gans 1969). Er vertritt die Meinung, dass Suburb-Bewohner/innen nicht erst an ihrem Wohnort außerhalb der Stadt zu ihrem Sozialcharakter – geprägt durch Privatismus und Familismus – gelangen, sondern dass dieser sie schon vorher ausgemacht hat und erst dazu geführt hat, dass sie sich zu einem Umzug in ein suburbanes Wohngebiet entschlossen haben.

Auch Häußermann und Siebel negieren einen Einfluss von suburbanen Wohngebieten auf Verhaltensweisen ihrer Bewohner/innen. Hierzu greifen sie Gans' Argumentation auf und stellen die von Simmel konstatierten Mentalitäts-Effekte in Frage. Simmel hatte den Einfluss der Großstädte auf ihre Bewohner/innen in der Zeit Ende des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts untersucht, als die prägenden urbanen Charakteristika Überfüllung und dichte Bebauung waren. Diese Bedingungen seien nicht mit denen von heute vergleichbar, da nun eine gewisse Freiwilligkeit in der Wohnungstandortwahl bestehe. Der Wohnstandort wird heute also öfter nach Lebensstil und -einstellung ausgewählt, weshalb in Frage gestellt werden kann, ob Mentalitäten noch in derselben Weise durch Qualitäten eines Wohnortes geprägt werden können (vgl. Häußermann/Siebel 2004: 72). Diesem Erklärungsstrang folgend hat das Wohnen in suburbanen Einfamilienhaus-Gebieten heute keine massiven Auswirkungen auf Verhaltensweisen und Mentalitäten der Bewohner/innen mehr. Im Gegenteil, die schon vor dem Umzug ins Umland der Städte vorhandene Familienorientierung und der Wunsch nach Privatheit beeinflussen die Siedlungsstruktur, woraus geschlussfolgert wird: „Nicht mehr die Stadtentwicklung prägt die Lebensweisen, sondern die Lebensweisen prägen die Stadtentwicklung“ (ebd.: 76).

Wie anhand der Ausführungen im Exkurs 1 dargestellt, greift auch Menzl die Frage nach möglichen Kontexteffekten des suburbanen Wohnens auf den Sozialcharakter der Bewohner/innen auf. Er macht hierbei auf die Ambivalenz der Beurteilung dieser Effekte aufmerksam. So stimmt er Häußermann/Siebel insofern zu, als dass ein *suburban way of life* im Sinne einer Familienorientierung und einer hohen Bedeutung der Privatsphäre für die Suburbia-Bewohner/innen schon vor ihrem Umzug wichtig sind. Auch eine homogene Nachbarschaft und die mit ihr antizipierten Eigenschaften eines angenehmen Wohnumfeldes mit Spielkamerad/innen für die eigenen Kinder und gegenseitiger Unterstützung im Alltag werden mit dem Umzug angestrebt (vgl. Menzl 2006: 304). Im Gegensatz zu Häußermann und Siebel erklärt Menzl aber auf Grund dieser schon vor dem Umzug vorhandenen Familienorientierung die These der Kontexteffekte nicht für falsch, sondern für modifizierbar (vgl. Menzl 2006: 305). Zwar sind mit dem Umzug nach Suburbia bestimmte Vorstellungen einer Lebensweise verknüpft und es besteht die Hoffnung, die Rahmenbedingungen dafür in der homogenen Nachbarschaft vorzufinden. Es gibt jedoch Implikationen dieser Homogenität, die Menzl zu Folge nicht erwartet oder auch erwünscht waren. Diese ungeplanten Auswirkungen, die das Wohnen in einer homogenen Nachbarschaft mit sich bringt, werden in Anlehnung an Menzl im Folgenden als „modifizierte“ Kontexteffekte bezeichnet.

Ich werde im Folgenden Menzls Argumentation folgen und annehmen, dass ein Einfluss des Raumes, und hier expliziter des Wohnortes, auf den Alltag existiert. Zur besseren Operationalisierbarkeit werden die von Menzl unterschiedenen beiden Wirkungsarten von Kontexteffekten getrennt voneinander betrachtet. Zum einen ergeben sich diese aus den Effekten der Homogenität von Wohnstrukturen und Alltagsmustern und äußern sich in Statuskonkurren-

zen, sozialen Schließungen und einem Ringen um normative Ordnungen („Homogenitätseffekte“, Menzl 2006: 305). Diesen Typ werde ich im Folgenden „soziale Kontexteffekte“ nennen. Die anderen Kontexteffekte sollte man als Auswirkungen der ortsspezifischen Möglichkeitsstrukturen betrachten und sie im Gegensatz zu den sozialen als „strukturelle Kontexteffekte“ bezeichnen. Unter den Angebotsstrukturen kann man in dem hier relevanten Kontext beispielsweise Arbeitsplatzopportunitäten oder Betreuungsmöglichkeiten in relativer Wohnortnähe verstehen, welche individuelle Optionen eröffnen oder auch einschränken können. Häufig wirken die beiden Arten der Kontexteffekte auch zusammen. Menzl macht an dem „Reinrutschen in die Mutter- und Hausfrauenrolle“ deutlich, dass hierbei die Kombination von restriktiven Möglichkeitsstrukturen in der Gemeinde und lokal dominanten normativen Orientierungen zu einer Persistenz fordistisch strukturierter Alltagsmuster führen können (vgl. Menzl 2006: 306).

In Exkurs 1 zu Geschlechtersituationen in sowohl postsozialistisch als auch kapitalistisch geprägten Suburbs wurde auf die Beeinflussung des Frauenalltags durch strukturelle Kontexteffekte eingegangen. Beide Studien nehmen die Wirkung dieser Kontexteffekte an, in dem sie ausführen, dass ein selbstbestimmtes Leben von Umland-Frauen stark durch die sie umgebende Angebotsstruktur beeinflusst wird. Sie zeigen auf, dass eine Benachteiligung der Frauen vor allem dann eintritt, wenn eine große Distanz zu Arbeits- und sonstigen Einrichtungen ihren Alltag einschränkt. Auch der emanzipatorische Effekt Postsuburbias beruht auf der Wirkweise von Kontexteffekten, da durch die räumliche Nähe zu Arbeitsstätten die Erwerbstätigkeit von Frauen ermöglicht wird und damit in dieser dem Ansatz inhärenten Logik Frauen von ihrer ausschließlichen Hausfrauenrolle befreit werden.

2.4 Zwischenresümee

Das Leben in Suburbia ist für Frauen immer noch mit Einschränkungen verbunden – so lautet zumindest die gängige Annahme. Menzls Studie macht deutlich, dass es bei westdeutsch sozialisierten Personen immer noch deutliche Unterschiede in der Entfaltungsmöglichkeit zwischen Männern und Frauen gibt. Hier herrscht eine starke Aufteilung in von Männern entrichteter Erwerbsarbeit und von Frauen geleisteter Reproduktionsarbeit vor, wobei letzteren nur in Ausnahmefällen eine Vereinbarkeit zwischen Erwerbs- und Reproduktionsarbeit gelingt. Die schlechte Ausstattung mit Arbeitsstätten und mangelnde Versorgung mit Kinderbetreuungsmöglichkeiten in Wohnortnähe verstärken die traditionelle Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern.

Dieses ursprünglich von fordistischen Werten geprägte Wohn- und Lebensmodell hat mittlerweile auch in ehemals kommunistischen beziehungsweise sozialistischen Staaten Verbreitung gefunden. Aus diesem Grund muss gefragt werden, ob sich die Geschlechterrollen auch hier in ähnlicher Weise wie in den „archetypischen“, in politischen Systemen sozialer Marktwirtschaft entstandenen Suburbs darstellen. In Hirts Studie zeigt sich, dass Frauen auch in

postsozialistischen Suburbs benachteiligt sind. Ein Unterschied, der sich unabhängig von einem suburbanen Wohnort abzeichnet, besteht darin, dass Frauen trotz Erwerbstätigkeit fast ausschließlich für Reproduktionsarbeit zuständig sind. Diese Tatsache ist bei einem suburbanen Wohnort mit einem erhöhten Koordinationsaufwand im Alltag verbunden.

Bei dem hier untersuchten Berliner Umland handelt es sich um eine postsozialistische Region. Interessant ist hierbei zu untersuchen, wie sich diese postsozialistischen räumlichen Ausstattungsmerkmale in Verbindung mit ost- beziehungsweise westdeutscher Sozialisierung im heutigen Alltagsverhalten der Frauen auswirken.

Wie bereits in Kapitel 2.1 erläutert, stellt sich die Situation bezüglich postsuburbaner Entwicklungen in Deutschland anders dar als in den USA. Entgegen der US-Trends sind die deutschen Innenstädte (noch) die Zentren der Arbeitsplatzangebote. Aus diesem Grund sind in Deutschland die Frauenerwerbsquoten in den Städten höher, während in den USA neben einer höheren Konzentration von Arbeitsplätzen auch differenziertere Arbeitsmärkte in den Suburbs anzutreffen sind. Eine bessere Infrastruktur, die eine Vereinbarkeit von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit erleichtert, ergänzt die „frauenfreundlichen“ urbanen Strukturen (vgl. Meier 2004: 87).

In welchem Maße es in deutschen Umlandregionen ein auch für Frauen differenziertes Arbeitsplatzangebot gibt, welches eine geringere Mobilität und damit weniger Einschränkungen für im Umland wohnende Frauen bedeutet, wurde in diesem regionalen Kontext noch nicht wissenschaftlich untersucht. Es ist ein Anliegen meiner Untersuchung, hierzu einen Beitrag zu leisten. Hierfür wird die Anzahl der potentiellen Arbeitsplätze in Wohnortnähe der Befragten erhoben und zudem der Versuch unternommen, diese Tätigkeiten auch bezüglich ihres Qualifikationsniveaus einzuschätzen (vgl. Kapitel 5.3). Anhand dieser Ergebnisse kann eine Aussage darüber getroffen werden, ob in dem hier betrachteten Gebiet postsuburbane Tendenzen erkennbar sind und ob diese derart wirken, dass sie Frauen den Alltag erleichtern, also im genannten Sinne „emanzipatorische“ Wirkung haben. Mit der Erhebung der Arbeitsstätten für Frauen in Wohnortnähe und der Erfassung von Kinderbetreuungseinrichtungen wird der Frage nach strukturellen Kontexteffekten bezüglich der Erwerbsarbeit nachgegangen.

3 Arbeit, Mobilität, Sozialkapital und Geschlecht

In diesem Kapitel werden die Wechselbeziehungen zwischen Geschlechterrollen und Arbeit, Mobilität und Sozialkapital eruiert. Während sich Frauen durch die Arbeitsteilung in Haushalten und die genderspezifische Alltagsmobilität im suburbanen Raum häufig Restriktionen ausgesetzt sehen, kann individuell verfügbares Sozialkapital für sie eine Ressource zur (partiellen) Überwindung dieser Benachteiligungen darstellen.

3.1 Arbeit und Geschlecht

Neben den räumlichen Ausstattungsmerkmalen beeinflussen auch andere Faktoren die Geschlechterrollen der Bewohner/innen des Berliner Umlandes. Hierbei ist die haushaltsinterne Arbeitsaufteilung wesentlich, da die „Zuteilung von Arbeit anhand der Geschlechterlinie [...] eine der markantesten Formen der Arbeitsteilung in unserer Gesellschaft“ (Bäschlin/Meier 1995: 67) und „eine der wesentlichen Ursachen für die ökonomische und soziale Ungleichheit zwischen den Geschlechtern“ (Wastl-Walter 2010: 89) ist. Ob dies in gleicher Weise für ost- und westsozialisierte Personen zutrifft, wird in diesem Kapitel erläutert. Wesentlich ist hierbei, dass unter Arbeit nicht nur Erwerbs-, sondern auch Reproduktionsarbeit verstanden wird.

3.1.1 Arbeit als Erwerb und als Reproduktion

Eine (aktuelle) explizite Definition von Arbeit ist in geographischer Literatur nur schwer zu finden. Oft wird sich hier soziologischer Definitionen bedient, die beispielsweise besagen, dass Arbeit eine „zielgerichtete, planmäßige und bewusste menschliche Tätigkeit [ist], die unter Einsatz physischer und mentaler (geistiger) Fähigkeiten und Fertigkeiten erfolgt“ (Meier 2004: 86).

Wahrscheinlich greifen Czyganowski/Hesse (1999) aus diesem Mangel heraus auch auf Arbeitsdefinitionen aus anderen Disziplinen und aus den 1970er Jahren zurück. Eine dieser Definitionen besagt sehr grundsätzlich, dass unter Arbeit „jede Tätigkeit des Menschen verstanden [wird], die der Erfüllung einer Aufgabe dient“ (vgl. Kleines Wirtschaftswörterbuch 1977: 24, zitiert nach Czyganowski/Hesse 1999: 1). Nicht weniger allgemein ist eine andere Definition aus dem Jahr 1973: „Die Arbeit ist in allen Gesellschaftsformationen unerlässliche Existenzbedingung des Menschen. Sie besitzt gesellschaftlichen Charakter; sie ist stets Arbeit innerhalb der Gesellschaft, von in der Gesellschaft lebenden und in der Gesellschaft produzierenden Menschen“ (Kleines politisches Wörterbuch 1973: 47, zitiert nach Czyganowski/Hesse 1999: 1). Auch Bäschlin Roques macht auf das Fehlen einer Definition von Arbeit in Publikationen der Geographie aufmerksam – hingegen lassen sich Definitionen von Abwandlungen wie „Arbeitskraft“ oder „Arbeitsbevölkerung“ finden (vgl. Bäschlin Roques

1993: 132). Sie kommt zu dem Schluss, dass Arbeit deshalb nicht definiert wird, weil es sich um einen „allgemein bekannten Begriff“ handelt (ebd.). In Definitionen der Arbeitsbevölkerung, die sich finden lassen, wird Arbeit in Verbindung mit „bezahlter Tätigkeit“ und „verdientem Geld“ gebracht, woraus Bäschlin Roques schlussfolgert: „Geld (oder Lohn) ist also das Kriterium, was ‚Arbeit‘ ist und was nicht! Ob eine Tätigkeit eine gesamtgesellschaftliche Bedeutung hat oder nicht, wird dabei nicht berücksichtigt!“ (ebd.). Den älteren Definitionen von Arbeit scheint also eine sehr eingeschränkte Definition gegenüberzustehen, welche auf ökonomisch rentable, an den „Bezugspunkt Markt“ gebundene Aktivitäten reduziert ist (vgl. Meier 2004: 86). In anderen Worten verstehen wir unter arbeiten „heute schon fast automatisch ‚arbeiten gehen‘“ und beziehen uns auf sie eher als auf etwas, dass wir „haben“, denn auf etwas, was wir „tun“ (vgl. Czyganowski/Hesse 1999: 2). Eine logische Folge dieses Arbeitsverständnisses ist, dass wir im alltäglichen Sprachgebrauch unter Arbeitslosen diejenigen verstehen, die nicht einer Erwerbsarbeit nachgehen – was nicht bedeutet, dass sie keinerlei Arbeit verrichten (vgl. Meier 2004: 86). Erwerbsarbeit kann also mit Beik/Spitzner (1999) folgendermaßen definiert werden: Es handelt sich bei um eine Tätigkeit, „die als marktförmig organisierte Arbeit zum Erwerb einer monetären Gegenleistung zum Zwecke des Lebensunterhaltes verrichtet wird“ (Beik/Spitzner 1999: 54). Ebenfalls Beik/Spitzner folgend zähle ich auch „nicht existenzsichernde, nicht sozialstaatlich versicherte Lohnarbeit und auch bewusst dem sozialversicherungsrechtlichen Zugriff entzogene Lohnarbeit („Schwarzarbeit“)“ zur Erwerbsarbeit (ebd.: 55). Ein Merkmal der Erwerbsarbeit ist auch, dass sie sich neben dem Einkommensgewinn durch eine abtrennbare Arbeitszeit auszeichnet (vgl. Faßmann et al. 2006: 16).

Demgegenüber lässt sich Reproduktionsarbeit durch folgende Merkmale charakterisieren: „fehlende Bezahlung, fehlende gesellschaftliche Anerkennung und fehlendes Ende: diese Arbeit ist nie beendet und beginnt doch immer wieder mit denselben Aufgaben von vorn“ (Beik/Spitzner 1999: 59). Konkret wird im Folgenden unter Reproduktionsarbeit nicht nur „Hausarbeit im eigentlichen Sinn (Einkaufen, Waschen, Putzen etc.), sondern auch Kinderpflege und -betreuung, die Versorgung alter und kranker Familienangehöriger sowie die Aufrechterhaltung von Kontakten mit Verwandten und Bekannten (Kin-Keeping und Network-Keeping)“ verstanden (Steinbach 2004: 1).¹²

¹² Häufig werden Reproduktionsarbeit und Versorgungsarbeit synonym verwendet. Da unter Versorgungsarbeit jedoch „unbezahlte Tätigkeiten verstanden [werden], die zur Versorgung der eigenen Person und anderer Personen dienen“, greift diese nicht so weit und lässt den Bereich der Hausarbeit aus. Trotz Vorbehalten gegenüber dem Begriff der Reproduktionsarbeit aufgrund der ‚biologistischen‘ Konnotation habe ich mich deshalb entschlossen, diesen für meine Arbeit zu verwenden, da er am umfassendsten die verschiedenen Tätigkeiten einbezieht. Auch bezogen auf andere Aspekte existiert jedoch Kritik am Begriff der Reproduktionsarbeit (vgl. hierzu Ausführungen bei Beik/Spitzner 1999: 54ff). Die Definition von Steinbach schließt jedoch auch ehrenamtliche Tätigkeiten und Ich-Zeit mit ein, die ich in meiner Studie nicht erhoben habe. In letzterer sollten die Befragten selbst einschätzen, wie viel Zeit sie mit folgenden Tätigkeiten in einer Arbeitswoche verbringen: ‚Einkaufen‘, ‚Hausarbeit‘, ‚Gartenarbeit‘, ‚Bauen‘ und ‚handwerkliche Tätigkeiten‘, ‚Kinderbetreuung zu Hause‘, ‚Pflege und Betreuung von anderen Haushaltsmitgliedern‘, ‚Versorgung Dritter außerhalb des Haushalts‘, ‚Begleitung der Kinder‘ und ‚Sonstiges‘.

Eine andere Definition der Reproduktionsarbeit untergliedert diese in Haus- und Familienarbeit, Freiwilligenarbeit/ehrenamtliche Tätigkeit und Ich-Zeit, die der eigenen Erholung dient (Bäschlin 2010¹³).

Insgesamt umfasst Reproduktionsarbeit also verschiedene Formen von Arbeit, nämlich „mental, manual, and emotional – aimed at providing the historically and socially, as well as biologically, defined care necessary to maintain existing life and to reproduce the next generation“ (Brenner/Laslett, 1989: 382f, zitiert nach Anderson 2000: 13).

Bäschlin Roques unterteilt Arbeit, der Tradition der feministischen Sozialwissenschaft folgend, in (männliche) Produktion und (weibliche) Reproduktion.¹⁴ Diese beiden Ausprägungen können nicht unabhängig voneinander betrachtet werden, da „kein leitender Angestellter, kein Arbeiter und kein Beamter (...) sich ungeteilt seiner Berufsarbeit widmen [kann], wenn es nicht jemanden hat, seine Frau, die unterdessen die entsprechende Reproduktionsarbeit leistet“ (Bäschlin Roques 1993: 73). Aus diesem Grund schlägt sie einen neuen Arbeitsbegriff vor: „Arbeit umfasst alle Tätigkeiten, die in irgendeiner Form für unsere Gesellschaft von Bedeutung sind; sie umfasst als gleichwertige Elemente Produktion und Reproduktion“ (ebd.). Unter Produktion versteht Bäschlin Roques „alle Tätigkeiten [...], die zur Herstellung von Gütern und Dienstleistungen dienen“ (ebd.). Dabei umfasst sie neben der entlohten Erwerbsarbeit auch die Schattenwirtschaft.¹⁵

Die Statistiken spiegeln die Nichtwahrnehmung eines großen Teils der Gesamtarbeit wider: Hier wird gängigerweise nur die Erwerbsarbeit erfasst, während die (immer noch vorrangig von Frauen verrichtete) unbezahlte Reproduktionsarbeit statistisch meist unsichtbar bleibt (vgl. Meier 2004: 86). Es sind (am ehesten) Zeitbudgetstudien, die über Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit Aufschluss geben.¹⁶ So notwendig die zeitliche Erfassung von Reproduktionsarbeit jedoch scheint, so problematisch ist sie auch, da die „Erfassungsmethode den besonderen Inhalten und Strukturen der Reproduktionsarbeit nicht gerecht“ wird (Beik/Spitzner 1999: 65). Charakteristisch für Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit ist, dass sie häufig nicht nacheinander, sondern nebeneinander erfolgen. Wenn im Rahmen einer Zeitbudgeterhebung nun nach der Haupttätigkeit gefragt wird, macht es die Erfassungsmethode notwendig, dass Befragte einer Haupttätigkeit andere Aktivitäten unterordnen – auch wenn letztere vielleicht gar nicht als nachrangig eingeschätzt werden (ebd.). Ein weiteres

¹³ Diese Einteilung hat Bäschlin in ihrem Vortrag „Es gibt keinen Grund, nicht mehr Feministin zu sein – weder in Geographie noch in Gesellschaft“ am 16.01.2010 im Rahmen der Konferenz „Feministische und Gender Geographien“ in Bern vorgenommen.

¹⁴ Diese Dichotomie von Produktion und Reproduktion erkannte Karl Marx als das „Gespann [...] eines der wesentlichsten Strukturmomente der Diskriminierung von Frauen“ (Beik/Spitzner 1999: 53).

¹⁵ „Als Schattenwirtschaft bezeichnet man alle Produktionstätigkeiten, die illegal ausgeübt werden oder den Steuer-, Sozialversicherungs-, Statistik- oder anderen Behörden verborgen bleiben. Mittels Zuschlägen und Sonderrechnungen, zum Beispiel für Eigenleistungen am Hausbau und Trinkgelder, werden diese in die Berechnung des Bruttoinlandsproduktes einbezogen“ (vgl. Statistisches Bundesamt: <http://www.destatis.de>, 12.04.2011).

¹⁶ Das statistische Bundesamt hat in Deutschland in den Jahren 1991/92 und 2001/2002 Zeitbudgeterhebungen durchgeführt.

Merkmal von Reproduktionsarbeit besteht darin, dass ihr Umfang oft unterschätzt wird, da sie „nebenbei“ erledigt wird.

Grundsätzlich folge ich Bäschlin Roques' Definition, indem ich Arbeit ganzheitlich betrachte und unter diesen Begriff gleichwertig sowohl Erwerbs- als auch Reproduktionsarbeit fasse. Dies entspricht dem (feministischen) Anspruch der Aufwertung von Reproduktionsarbeit und der Einsicht, dass „diese Arbeit [...] eine mindestens gleichwertige gesellschaftliche Relevanz besitzt wie Erwerbsarbeit“ (Beik/Spitzner 1999: 52). Ein anderes (feministisches) Anliegen ist jedoch, auf Ungleichheiten zwischen den genderspezifischen Handlungen hinzuweisen, um damit ein Umdenken und Umdeuten der Rollenzuweisungen in der Gesellschaft zu befördern. Aus diesem Grund werde ich im Folgenden und auch im Ergebnisteil Erwerbsarbeit und Reproduktionsarbeit gesondert betrachten, um die diesbezüglich ungleiche Aufteilung zwischen Männern und Frauen zu verdeutlichen.

3.1.2 Arbeit in Ost und West

Da im Umland von Berlin sowohl Personen mit Herkunft aus der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik als auch der ehemaligen Bundesrepublik Deutschland wohnen, werde ich im Folgenden auf die in den beiden politischen Systemen vermittelte geschlechtsspezifische Zuteilung bezogen auf Reproduktions- und Erwerbsarbeit eingehen.¹⁷

Auch 20 Jahre nach der Wiedervereinigung kann man davon ausgehen, dass die Sozialisation (nicht nur, aber auch in Bezug auf Arbeit) in den beiden deutschen Staaten die Menschen nachhaltig geprägt hat und somit die Auswirkungen der beiden politischen Systeme bis heute spürbar sind.¹⁸ Viel und gerne wird auf den unterschiedlichen Umgang der beiden deutschen Staaten in Bezug auf die Gleichberechtigung der Frau aufmerksam gemacht. Auf welche Weise von staatlicher Seite Einfluss auf die Geschlechterrollen genommen wurde und Generationen diesbezüglich sozialisiert wurden, wird im Folgenden dargestellt.

Ich werde mich also auf eine spezifische Art der Sozialisation¹⁹, nämlich die Geschlechtersozialisation, beziehen. Was deren Definition betrifft, so folge ich Schäfers:

„Geschlechtersozialisation beschreibt [...] den Prozess der Herausbildung geschlechtsspezifischer Handlungspotentiale, Verhaltens- und Aneignungsweisen, die zur Reproduktion der Geschlechterverhältnisse beitragen. Sie versucht zu erklären, über welche Mechanismen – vor allem der Sozialisation – sich eine vorfindliche Arbeitsteilung der Geschlechter reprodu-

¹⁷ 53,4 % der Befragten kommen aus der ehemaligen DDR, 31,7% aus der ehemaligen Bundesrepublik Deutschland, bei 14,9% der Befragten konnte die Herkunft nicht eindeutig festgestellt werden.

¹⁸ 82% der Befragten waren zum Befragungszeitpunkt 2007 mindestens 36 Jahre alt und hatten damit zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung die Volljährigkeit erreicht. Das bedeutet, dass sie mindestens bis zu ihrem 18. Lebensjahr in der DDR bzw. BRD sozialisiert worden sind und „aufgrund dieser Sozialisation bereits über Vorstellungen bezüglich ihrer Lebensziele und -pläne, insbesondere aber in Bezug auf Partnerschaft und Familie, [...] verfügen“ (Schäfer 2003: 64). [Altersstruktur der Befragten: 16 bis 25 Jahre: 4,6%, 26 bis 35 Jahre: 13,4%, 36 bis 45 Jahre: 29,3%, 46 bis 55 Jahre: 22,8%, 56 bis 65 Jahre: 14,7%, 66 Jahre und älter: 15,2%.]

¹⁹ Sozialisation definiere ich nach Bilden: „Sozialisation oder Entwicklung verstehe ich als den Prozeß, in dem aus einem Neugeborenen ein in seiner Gesellschaft handlungsfähiges Subjekt wird (und bleibt). Sie findet statt, indem das sich bildende Individuum zunehmend aktiv teilhat an den sozialen Praktiken, in denen die Gesellschaft sich selbst produziert und verändert“ (Bilden 1991:279).

ziert, indem sie die Wege der Einflussnahme und Erziehung aufdeckt, die je nach Geschlecht spezifische Beschränkungen bzw. Möglichkeiten hervorbringen" (Schäfgens 1998: 114).

In der DDR war die Gleichberechtigung der Geschlechter ein wichtiges politisches und gesellschaftliches Ziel – das Erreichen dieses Ziels wurde „regelmäßig anhand der Zunahme weiblicher Berufsqualifikation sowie beeindruckender Zahlen weiblicher Erwerbsbeteiligung belegt“ (ebd.: 3).

3.1.2.1 Erwerbsarbeit in DDR und BRD

Ohne Zweifel, die DDR hatte gegenüber der BRD einen „Gleichstellungsvorsprung“ (Geißler 1992: 259), der sich in einem formal „gleichberechtigten Zugang zu allen gesellschaftlichen Bereichen (insbesondere der Erwerbsarbeit) sowie der gemeinsamen Verantwortung der Geschlechter für den reproduktiven Bereich postuliert“ (ebd.: 70). Während die Erwerbstätigkeit der Frauen in der Bundesrepublik Deutschland nur in konjunkturstarken Perioden gefördert wurde – nämlich dann, wenn kein Mangel an Arbeitsplätzen bestand –, war die Vollzeiterwerbstätigkeit von Frauen in der DDR permanentes Ziel. Zur politischen Auffassung von Gleichberechtigung gesellte sich in der DDR die ökonomische Notwendigkeit, auf möglichst alle verfügbaren erwerbsfähigen Personen für die Produktivitätssteigerung zurückzugreifen. Letzterer Aspekt wird dem DDR-System häufig als ausschließlicher Grund für die hohe Erwerbsbeteiligung von Frauen unterstellt. Kritiker/innen dieser Annahme weisen darauf hin, dass in einer Gesellschaft zunächst das Selbstverständnis vorhanden sein muss, dass Frauen gleichberechtigten Zugang zur Erwerbstätigkeit haben, bevor es möglich ist, auf sie als „ökonomischen Notnagel“ zurückzugreifen (vgl. Kurig 2010²⁰).

Der Anteil der erwerbstätigen Frauen an allen Frauen im arbeitsfähigen Alter in der Bundesrepublik Deutschland ist im Zeitraum 1960 bis 1989 nur gering angestiegen, nämlich von 49,0% auf 55,5%. Dahingegen verzeichnete die DDR im Jahr 1955 eine Frauenerwerbsquote von 52,5%, welche bis zum Jahr 1989 auf 78,1% anstieg (vgl. Schäfgens 1998: 71f).²¹ Im Gegensatz zur DDR stieg in der Bundesrepublik die Teilzeitarbeitsquote im Zeitraum 1960 bis 1989 kontinuierlich an, was auf die seit den 1970er Jahren ausgeweiteten Teilzeitarbeitsmöglichkeiten zurückzuführen ist (vgl. ebd.: 72).²² In der DDR wurde Teilzeitarbeit nur unter bestimmten Voraussetzungen genehmigt, was dazu führte, dass der „Teilzeitwunsch der Frauen wesentlich über der tatsächlichen Teilzeitquote lag“ (Frauenreport 1990, zitiert nach Schäfgens 1998: 73). Teilzeitarbeit erschien den meisten Frauen in der BRD als einzige Möglichkeit, ihre Erwerbstätigkeit mit der häuslichen Arbeit vereinbaren zu können. Deshalb

²⁰ Zitiert aus Kurigs Vortrag „Ohne Frau ist kein Staat zu machen - Stolpersteine der Frauenemanzipation vor und nach der Wende“ am 16.01.2010 im Rahmen der Konferenz „Feministische und Gender Geographien“ in Bern.

²¹ Im Jahr 2003 haben sich die Erwerbsquoten der Frauen aus Ost und West relativ angeglichen, so dass sie bei Frauen in den alten Bundesländern bei 65% und bei Frauen aus den neuen Bundesländern bei 68% lagen (vgl. Meyer/Milbert 2007: 52).

²² Auch in den darauffolgenden Jahren ist die Teilzeitquote der Frauen für Gesamtdeutschland weiter angestiegen. So nahm im Zeitraum 1991 bis 2004 die Teilzeitquote der weiblichen abhängig Beschäftigten von 30,2 auf 42,1 Prozent zu (vgl. Dressel 2005: 122).

korrespondierte in der Bundesrepublik Deutschland ein hoher weiblicher Beschäftigtenanteil mit einem hohen Anteil an Teilzeitarbeitsplätzen. Ausschlaggebend für diese Nicht-Vereinbarkeit von Vollzeiterwerbstätigkeit und Reproduktionsarbeit für Frauen im Westen Deutschlands waren die ungenügenden Kinderbetreuungsangebote – besonders Betreuungseinrichtungen für Kinder unter drei Jahren waren kaum vorhanden. Dagegen war in der DDR ein flächendeckendes Netz an Kinderbetreuungseinrichtungen vorhanden und auch die Betreuung der Kinder unter drei Jahren gewährleistet. Ein Hauptunterschied zwischen den beiden Staaten liegt also darin, dass der DDR-Staat, so wie andere sozialistische Staaten auch, zahlreiche Aufgaben übernahm, wie beispielsweise eine kostenlose außerhäusliche Kinderbetreuung (vgl. Hirt 2008: 342).²³ In der BRD war dies vorrangig eine Obliegenheit der Familien, da das westdeutsche Modell die „Konstruktion von Kindheit als privater, individualisierter Familienkindheit“ beinhaltet (Pfau-Effinger 2000: 86). Die Trennung der privaten und der öffentlichen Sphären war mit der Hauptzuständigkeit des Mannes für Erwerbsarbeit und der ausschließlichen Verantwortlichkeit der Frau für die Reproduktionsarbeit in der Bundesrepublik Deutschland stärker als in der ehemaligen DDR im gesellschaftlichen System manifestiert.

3.1.2.2 Reproduktionsarbeit in DDR und BRD

Die Frage, ob die Tatsache, dass in der DDR die Angehörigen beider Geschlechter gleichermaßen über die Erwerbsarbeit in die Gesellschaft integriert wurden („Doppel-Versorger-Modell“) ein Indiz für eine umfassende Gleichberechtigung war, kann erst beantwortet werden, nachdem die Geschlechteraufteilung im zweiten wichtigen Arbeitsbereich, dem der Reproduktionsarbeit, auf Egalität überprüft wurde. Wie oben erwähnt, war die Zuständigkeit beider Geschlechter für Hausarbeit und Kinderbetreuung in der DDR rechtlich festgeschrieben. Untersuchungen zu geschlechtlicher Arbeitsteilung in der DDR kamen jedoch zu dem Ergebnis, dass sich trotz angenommener Gleichberechtigung 75% der (meist vollberufstätigen) Frauen für die Erledigung der Hausarbeit verantwortlich fühlten (vgl. Nickel 1993: 245).

Demzufolge war Reproduktionsarbeit entgegen rechtlicher Vorgabe und propagierter Gleichberechtigung vornehmlich weibliches Arbeitsfeld, wenn auch die Mithilfe der Männer hier deutlich stärker ausgeprägt war als in der BRD (Frauenreport 1990, zitiert nach Schäffen 1998: 74). Die wöchentliche Reproduktionsarbeit umfasste in der DDR ca. 45 bis 47 Stunden (vgl. Nickel 1993: 245) und führte bei den meist vollzeiterwerbstätigen Frauen zu einer „permanenten Überlastung“ (vgl. Schäffen 1998: 75).

²³ Aufgrund der unterschiedlichen Strategien von marktwirtschaftlichen und sozialistischen Politsystemen bezüglich der Kinderbetreuungsangebote wurden diese wahlweise als „public patriarchal“ in sozialistischen Systemen und „private patriarchal“ in westlichen Staaten bezeichnet: „This patriarchal model is referred to as state paternalistic compared to capitalistic patriarchal (Daskalova 2005; Quack an Maier 1994), or public patriarchal compared to private patriarchal in Western states (Duncan 1994)“ (Hirt 2008: 341).

Dahingegen war das bundesdeutsche „Hausfrauenmodell der männlichen Versorgerehe“ mit einem männlichen Hauptverdiener und einer nicht oder maximal Teilzeit erwerbstätigen Frau vollständig auf die nahezu ausschließlich weibliche Verrichtung der Reproduktionsarbeit ausgerichtet, so dass sich „der bundesdeutsche Ehemann [...] auch durch die Berufstätigkeit seiner Frau kaum zu einer verstärkten Mithilfe im Haushalt bewegen“ ließ (Geißler 1992: 256). Bei dieser sozialen Ausdrucksform des westdeutschen Geschlechterkontraktes übernimmt der Mann die finanzielle Versorgung der Familie, während die Frau die Verantwortung für alle reproduktiven Tätigkeiten trägt. Traditionell bedeutet Hausfrauenehe, dass die Frau (spätestens) mit der Heirat zur nicht-erwerbstätigen Hausfrau wurde, „die ihre Berufstätigkeit (wenn überhaupt) erst wieder aufnahm, wenn die Kinder aus dem Haus waren“ (Schäfer 2003: 63)

Zusammenfassend lässt sich zur Geschlechtergerechtigkeit in Bezug auf das Arbeitsverhalten sagen, dass weder in der BRD noch in der DDR eine diesbezügliche Gleichberechtigung herrschte. Frauen in der DDR sind zwar vermehrt einer Erwerbsarbeit nachgegangen, was aber nicht zu einer annähernd gleich verteilten Zuständigkeit von Männern und Frauen für den Bereich der Reproduktionsarbeit geführt hat. Demzufolge war auch die Gleichberechtigung der Frauen in der DDR nicht eine umfassende, weswegen auch hier die „Verknüpfung von Frauen- und Familienfragen als Ausdruck fortdauernder Fixierung auf die funktionale [d.h. tradierte geschlechtsspezifische, Anm.: C.R.] Aufgabenteilung“ hohe Persistenz zeigte (Helwig 1993: 10). Die Beständigkeit der in diesem Sinne traditionellen Geschlechterrollen in beiden deutschen Staaten lässt sich trotz unterschiedlicher politischer Interventionen damit erklären, dass diese Rollen ihren Ursprung vor der Gründung der beiden deutschen Staaten haben. Sie gehen auf die Industrialisierung und die in dieser Zeit entstandene Arbeitsteilung zurück. 40 Jahre Trennung und Sozialisation in politisch unterschiedlichen Systemen scheinen für eine Loslösung von diesen traditionellen Rollenbildern zu kurz zu sein.

3.1.2.3 Heutige Arbeitsteilung ost- und westdeutsch sozialisierter Personen

Neuere Untersuchungen zeigen auf, dass heute gelebte ostdeutsche Geschlechterverhältnisse noch immer stark von dem „Geschlechtervertrag“²⁴ der DDR geprägt sind. So geben in der DDR sozialisierte Frauen und Männer an, dass sie sich „hinsichtlich Erwerbsarbeit und beruflicher Ambitionen“ als gleichrangig ansehen und „in ihren Partnerschaften Arrangements jenseits strikter – „klassischer“ – geschlechtlicher Arbeitsteilung“ praktizieren (Dölling 2003: 13²⁵).

²⁴ Mit Geschlechtervertrag ist gemeint, dass es in allen „modernen Gesellschaften einen historisch gewachsenen soziokulturellen Konsens über die jeweilige Ausprägung der Verkehrsformen der Geschlechter, ein gemeinsam von Männern und Frauen getragenes Leitbild und Lebensmuster über die ‚richtige‘ Form der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, die Familienform und die Art und Weise der Integration der beiden Geschlechter in die Gesellschaft über den Arbeitsmarkt und/oder die Familie gibt“ (Schenk 1995: 478, zitiert nach Dölling 2003: 21).

²⁵ Dölling bezieht sich in ihrem Aufsatz auf ein von ihr geleitetes DFG-Projekt im Zeitraum 1999-2002, im Rahmen dessen 13 Interviews mit in der DDR sozialisierten Personen geführt wurden.

Es stellt sich bei den interviewten Personen jedoch heraus, dass sich diese scheinbare Gleichberechtigung vorrangig auf die Erwerbsarbeit bezieht und der Bereich der Reproduktionsarbeit hiervon häufig ausgenommen ist. Es wird in den Interviews mit den in der DDR sozialisierten Männern und Frauen deutlich, dass die Hauptverantwortung für den Reproduktionsbereich immer noch bei den Frauen liegt und Männer – sowohl in der weiblichen als auch in der männlichen Wahrnehmung – die „mithelfenden“ Familienangehörigen sind (vgl. ebd.: 14; 16).

Auch anhand des Rückblicks der Interviewten auf das DDR-System wird einmal mehr deutlich, dass Frauen dort Doppel- und Mehrfachbelastungen ausgesetzt waren. Diese empfanden die ausschließliche Zuständigkeit für den reproduktiven Bereich jedoch weder damals noch heute als Benachteiligung (vgl. ebd.: 16). Durch die Vergesellschaftung reproduktiver Tätigkeiten wie der Schaffung guter (Klein-) Kinderbetreuungsmöglichkeiten wurde die Vereinbarung von Beruf und Familie zwar erleichtert, deren Schwierigkeiten jedoch nicht gänzlich aufgehoben²⁶ (vgl. ebd.: 22). So schlussfolgert Dölling, dass „der DDR-Geschlechtervertrag zu dem widersprüchlichen Ergebnis [führte], dass sich einerseits strikte ‚Rollen‘teilungen zwischen den Geschlechtern tendenziell auflösten und zugleich normativ und praktisch die Verantwortung des einen (weiblichen) Geschlechts für die ‚reproduktiven‘ Arbeiten reproduziert wurden“ (vgl. ebd.: 23).²⁷ Die Folge dieser Widersprüchlichkeit des DDR-Geschlechtervertrages ist auch eine „geringe Sensibilität für soziale Differenzierungen und Benachteiligung qua Geschlecht“ der ostdeutschen Frauen, welche sich auch in heutigen Geschlechterarrangements widerspiegelt (ebd.: 23).

Analog zu den in der DDR sozialisierten Personen scheint auch die Lebensführung derjenigen, die in der ehemaligen Bundesrepublik aufgewachsen sind, von dem mit dem „Hausfrauenmodell“ einhergehenden Geschlechtervertrag geprägt zu sein. Dieses Modell findet heute in modifizierter bzw. modernisierter Form in den alten Bundesländern Anwendung: Paare leben häufig so lange in einer Doppelverdiener-Gemeinschaft, wie keine Kinder vorhanden sind – sobald diese aber dazukommen, wird wieder die „Versorgerehe“ gelebt. Charakteristisch für die modernisierte Versorgerehe ist auch, dass Frauen nach einer Unterbrechung durch die Kinder häufig mit einer Teilzeitarbeit wieder einsteigen (vgl. Schäfer 2003: 63). Ein Grund hierfür ist, dass die Ausstattung mit Kinderbetreuungseinrichtungen besonders für Kinder unter drei Jahren im westdeutschen Gebiet sehr unzureichend ist und somit eine Vollzeiterwerbstätigkeit für Mütter erschwert wird.

So lassen sich auch heute noch in Deutschland deutliche Unterschiede in der Verteilung von Teilzeitarbeitsplätzen erkennen (s. Karte in Anhang V). Die Möglichkeit der Teilzeitarbeit als

²⁶ Von Kritiker/innen wird bemerkt, dass die langen Kinderbetreuungszeiten in der DDR nicht vorrangig das Ziel hatten, Frauen zu entlasten, sondern jenes, Kinder so viel Zeit wie möglich unter politischer Kontrolle zu halten (vgl. Kurig 2010).

²⁷ Diese ungleiche Arbeitsteilung ist jedoch nicht nur Resultat des DDR-Geschlechtervertrags. Auch in Frankreich, Dänemark, Schweden und Finnland, wo das Doppelversorgermodell bereits länger als in der DDR verankert ist, ist kein Trend hin zu einer stärkeren Beteiligung von Männern an der Reproduktionsarbeit erkennbar (vgl. Pfau-Effinger 2001).

Zugang zum Erwerbsleben spielt für westdeutsch sozialisierte Frauen also immer noch eine erhebliche Rolle. So übten im Jahr 2004 45,3% aller westdeutschen, aber nur 27,8% aller ostdeutschen Frauen eine Teilzeitbeschäftigung aus (vgl. Dressel 2005: 123).²⁸ Analog zu den unterschiedlich gelebten Mustern familialer Arbeitsteilung unterscheiden sich auch die Gründe für eine Teilzeitbeschäftigung von ost- und westdeutschen Frauen. Bei westdeutsch sozialisierten Frauen bilden persönliche und familiäre Verpflichtungen mit einem Anteil von 63% das zentrale Motiv für die Ausführung einer Teilzeittätigkeit. Bei ostdeutschen Frauen sind familiäre Verpflichtungen ein nachrangiger Grund für die Ausübung einer Teilzeittätigkeit (20%), während der Hauptgrund mit 57% in der Tatsache besteht, dass eine Vollzeiterwerbstätigkeit nicht zu finden ist (ebd.: 124) (s. Anhang VI).

Dieser Bewertung der Teilzeit-Arbeit entsprechend ist auch die Haltung gegenüber der außerhäuslichen Kinderbetreuung: In der DDR sozialisierte Personen stehen „der Betreuung von Vorschulkindern in Kindergärten und -krippen sehr aufgeschlossen gegenüber“, während ehemalige Bundesbürger/innen Kindergärten und -krippen eher ablehnen (Schäffgen 1998: 74).

3.1.3 Erwerbsarbeit von Männern und Frauen

Grundsätzlich stellt sich das Feld, in dem Frauen erwerbstätig sind, im Gegensatz zu dem der Männer als wenig ausdifferenziert dar. Betrachtet man beispielsweise die Berufsgruppen für Ostdeutschland, dann können lediglich neun von 99 Berufsgruppen als frauendominiert gelten. Eine Frauendominanz liegt dann vor, wenn in einem Beruf mindestens 70% aller dort Tätigen Frauen sind.²⁹ Im Vergleich hierzu gibt es 43 männerdominierte Berufe, was bedeutet, dass nur 30% oder weniger Frauen in diesen Berufen tätig sind (vgl. Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30.09.2008; eigene Berechnungen).³⁰

Diese geringe Anzahl der frauendominierten Berufe kann einerseits als Folge der historisch bedingten geringeren Ausdifferenzierung von so bezeichneten „Frauenberufen“ gewertet werden. Zum anderen kann das Erfassungsinstrument kritisiert werden, welches „typische Männerberufe“ viel differenzierter aufführt als „Frauenberufe“.³¹ Wie bereits erwähnt, wird

²⁸ Teilzeitbeschäftigung umfasst bei dieser Berechnung eine wöchentliche Erwerbsarbeitszeit von 31 Stunden und weniger (vgl. Dressel 2005: 121).

²⁹ Diese 70-30%-Regel hat sich nach Aussagen von Mitarbeiter/innen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) durchgesetzt. Es gibt auch davon abweichende Positionen: „Auf der Basis der Berufsstatistiken, die die Besetzung von Berufspositionen nach dem Geschlecht erfassen, lassen sich Frauen- und Männerberufe bestimmen: danach werden Männerberufe als Berufe definiert, in denen 80% oder mehr Männer die beruflichen Positionen besetzen und Frauenberufe als Berufe, in denen 80% oder mehr Frauen die beruflichen Positionen besetzen“ (Stiegler 1994: 11).

³⁰ Übersicht über frauen- beziehungsweise männerdominierte Berufe in Ostdeutschland s. Anhang VII.

³¹ Die hier verwendete Klassifizierung der Berufe bezieht sich auf die von der Bundesanstalt für Arbeit vorgenommene aus dem Jahr 1988, da diese der Datenbank des IAB zu Grunde liegt (vgl. Bundesagentur für Arbeit 1988). (Hierzu existiert parallel eine weitere nationale Klassifikation des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 1992.) Somit erklärt sich die ausführliche Auflistung der „traditionellen“ Männerberufe. Im Jahr 2010 hat die Bundesagentur für Arbeit eine neue Berufsklassifikation entwickelt, welche im Jahr 2011 eingeführt wird und die beiden bestehenden Klassifikationen ablöst. Mit der neuen Klassifikation soll den in den letzten Jahr-

sich in dieser Arbeit auf Männer- beziehungsweise Frauenberufe ausschließlich im statistischen Mehrheitssinn bezogen. Die rein statistische Definition von Frauenberufen liefert keine Erkenntnisse über die beruflichen Positionen erwerbstätiger Frauen.

Es existieren noch andere Konnotationen der „Frauenberufe“, welche kritisch betrachtet werden müssen. So gelten im Alltagsverständnis häufig die Berufe als Frauenberufe, die der Familienarbeit ähnlich sind beziehungsweise sich dem Anschein nach gut mit ihr vereinbaren lassen. Hierbei wird einerseits unterstellt, dass Frauen eine Vereinbarkeit von Berufs- und Familienarbeit anstreben. Zum anderen ist diese Vereinbarkeit aber gerade bei vielen „Frauenberufen“ nicht gegeben, da beispielsweise Arbeitsbedingungen von Verkäuferinnen oder Krankenschwestern aufgrund von atypischen Beschäftigungsverhältnissen (Schicht- und Wochenendarbeit, lange Arbeitszeiten) einen zeitlichen Abgleich mit Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit erschweren (vgl. Stiegler 1994: 11).

Die hohe Dominanz von Frauen in sozialen Berufen ist eine Folge der Professionalisierung von vormals ehrenamtlichen beziehungsweise innerhalb der Familie ausgeübten Tätigkeiten (ebd.: 13). Nach Stiegler lässt sich nachweisen, dass eine Verberuflichung dieser Tätigkeiten eine geringe gesellschaftliche Anerkennung nach sich zieht (ebd.: 11). Frauenberufe werden somit neben der rein statistischen Definition als die Berufe definiert, deren Profile dem weiblichen Geschlechtsstereotyp ähnlich sind (ebd.: 12).

Bezogen auf Arbeitsmarktsegmente gehören also die Bereiche, die sich durch geringere gesellschaftliche Anerkennung, geringere Entlohnung sowie unsichere Beschäftigungsverhältnisse auszeichnen, zu den frauenspezifischen Arbeitsmärkten (vgl. Meyer/Milbert 2007: 54). Die frauendominierten Tätigkeiten sind überwiegend dem personenbezogenen Dienstleistungsbereich zuzurechnen – acht von zehn erwerbstätigen Frauen sind laut Mikrozensus 2004 im Dienstleistungssektor beschäftigt (Dressel 2005: 134).

3.1.4 Reproduktionsarbeit und ihre Krise

Verschiedene Autorinnen haben zu Beginn/Mitte der 1990er Jahre auf eine Krise der Reproduktionsarbeit hingewiesen, welche sie ausschließlich für die alten Bundesländer identifiziert haben (vgl. Bock et al. 1997). Diese ergab sich nach Einschätzung der Vertreterinnen aus der zunehmenden Erwerbstätigkeit von Frauen, welche mit einer „Erosion des traditionellen Verständnisses der geschlechtlichen Arbeitsteilung und allgemein des Geschlechterverhältnisses“ einherging (Bock et al. 1996: 30, zitiert nach Kevenhörster 2000: 15). Trotz steigender weiblicher Erwerbsbeteiligung blieb die andere Arbeitsform, die der Reproduktionsarbeit, von einer geschlechtsegalitären Aufteilung unberührt.

Grundsätzlich bedeutet die steigende Erwerbstätigkeit von Frauen, dass sie sich zunehmend vor die Herausforderung gestellt sehen, Erwerbs- und Reproduktionsarbeit miteinander zu

zehnten deutlich veränderten Berufsstrukturen Rechnung getragen werden (vgl. <http://statistik.arbeitsagentur.de>, 12.04.2011).

vereinbaren. Beik und Spitzner konstatieren, dass die „verstärkte Erwerbsarbeitsorientierung mit einem veränderten Verständnis der Arbeitsteilung insgesamt“ einhergeht und dass sich Frauen „eine partnerschaftliche Arbeitsteilung bei der Reproduktionsarbeit“ wünschen (Beik/Spitzner 1999: 89). Dem Wandel der weiblichen Geschlechtsrolle steht jedoch eine Stagnation der männlichen Geschlechtsrolle gegenüber (ebd.). So ergibt sich aus den „unvereinbaren Erwartungen, den divergierenden Rollenerwartungen und -ansprüchen der Geschlechter [die] ‘Krise der Reproduktionsarbeit’ als ein gesamtgesellschaftliches Problem“ (ebd.).

Bock et al. identifizieren bei Frauen als Reaktion auf diese Problematik sich wandelnde Formen, um eine Vereinbarkeit von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit leisten zu können: „Immer mehr Frauen reagieren mit einer Veränderung der Reproduktionsformen auf die weiterhin an sie gestellten Reproduktionsarbeitsverpflichtungen, die dadurch zurückgewiesen bzw. reduziert werden sollen“ (Bock et al. 1996: 30). Sie fassen diese Lebensformen unter dem Terminus „Reproduktionslagen“ zusammen, welche auch als „Lösungsversuche der Reproduktionsarbeitskrise“ angesehen werden können (vgl. Beik/Spitzner 1999: 93ff). Individuelle Prioritäten der Frauen bestimmen das Ausmaß, in dem sich die Reproduktionsarbeit verändert (vgl. Kevenhörster 2000: 18). Im Folgenden stelle ich diese Vereinbarkeitsversuche von Frauen in Bezug auf Reproduktions- und Erwerbsarbeit kurz dar (Beik/Spitzner 1999: 93ff; Kevenhörster 2000: 18ff).

Eine Möglichkeit, auf die steigenden Anforderungen zu reagieren, besteht im gänzlichen Verzicht von Frauen auf Erwerbsarbeit. Mit dieser Vereinbarung sind meist die Vollzeiterwerbstätigkeit des Mannes und eine Nichterwerbstätigkeit der Frau mit ihrer ausschließlichen Zuständigkeit für den Reproduktionsarbeitsbereich verbunden. Dies bedeutet, dass das traditionelle Familienmodell, das „Hausfrauenmodell der männlichen Versorgerehe“ (der Bundesrepublik Deutschland) gelebt wird.

Am deutlichsten wird die Reproduktionsarbeitskrise sichtbar, wenn Frauen die Doppelbelastung von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit bei einer fehlenden Unterstützung ihres Partners im Reproduktionsbereich nicht mehr aushalten und sich als Folge von diesem trennen. Eine häufig gewählte Form, welche im Gegensatz zu den beiden erstgenannten einen Kompromisscharakter aufweist, ist die Anpassung der Erwerbsarbeit. Frauen können Erwerbsarbeit in dreifacher Form an die Reproduktionsarbeit anpassen, nämlich in räumlicher, zeitlicher und/oder qualitativer Form. Eine räumliche Anpassung bedeutet, dass die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes vom Wohnort entscheidendes Kriterium für eine Erwerbsarbeitsaufnahme ist. Eine zeitliche Anpassung liegt dann vor, wenn Frauen nach Vorgaben der Reproduktionsarbeitserfordernisse die Erwerbsarbeitszeit auf Teilzeit verkürzen oder diese zeitlich verlagern, wozu Schichtarbeit, bestimmte Formen selbständiger Arbeit, geringfügige Beschäftigung oder Arbeit auf Abruf zählen (vgl. Kevenhörster 2000: 19). Die qualitative Anpassung der Erwerbsarbeit steht häufig in Zusammenhang mit

den beiden erstgenannten Anpassungsstrategien. Teilzeitbeschäftigung unter dem eigentlichen Qualifikationsniveau in Wohnortnähe ist dabei eine gängige Kombination.

Wie die Erwerbsarbeit kann auch die Reproduktionsarbeit angepasst werden, wenn auch nicht in gleichen Maßen. So kann beispielsweise der zeitliche Aufwand für Reproduktionsarbeit in vielfältiger Hinsicht reduziert werden. Der tägliche Einkauf kann von einem zeitsparenden wöchentlichen Großeinkauf abgelöst werden, oder frische Produkte können durch Tiefkühlkost ersetzt werden. Ein ähnlicher Effekt lässt sich auch durch Ökonomisierung erzielen, was beispielsweise den Zukauf von Dienstleistungen in Form von im Haushalt Angestellten (Putzhilfe etc.) oder andersartigem auswärtigen Service, wie beispielsweise Reinigung oder Restaurantessen, meint. Charakteristisch für die Ökonomisierung ist die Tatsache, dass sie finanziert werden muss, was allein aus Einkünften der Erwerbsarbeit möglich ist und somit nicht allen Reproduktionsarbeit Leistenden gleichermaßen zur Verfügung steht. Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit können auch durch Professionalisierung oder Institutionalisierung verlagert werden, worunter die professionelle Kinderbetreuung oder die Pflege älterer Personen in Heimen zu fassen ist. Das Pensum von Reproduktionsarbeit kann auch durch zeitliches Hinauszögern oder gänzlichen Verzicht auf Ehe oder Kinder reduziert werden.

Neben den genannten Anpassungsstrategien können auch neue Reproduktionsformen als eine Reaktion auf das Vereinbarkeitsdilemma von Frauen gedeutet werden. Bock et al. identifizieren „allein lebende Frauen und Männer, mit und ohne Kinder, die nicht-ehelichen Partnerschaften und größeren Lebens- und Wohngemeinschaften“ als diejenigen, welche „die Entwicklung neuer nicht ehegebundener Reproduktionsformen als Ausweg aus der Reproduktionsarbeitskrise“ zeigen (Beik/Spitzner 1999: 93). Konkret suchen einige Frauen in einer Phase, in der sie der Doppelbelastung von Reproduktions- und Erwerbsarbeit in besonderem Maße ausgesetzt sind, gemeinsame Wohnformen mit anderen Frauen, um sich gegenseitig bei Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit zu unterstützen. Damit wird die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung jedoch nicht aufgehoben, sondern erfährt nur „eine neuartige Stabilisierung“ (ebd.: 94).

Diese Reproduktionslagen wurden ursprünglich aus der Beobachtung gesellschaftlicher Tendenzen in den alten Bundesländern synthetisiert. Aber auch in den neuen Bundesländern ist eine ähnliche Krise der Reproduktionsarbeit festzustellen, da dem Zusammenbruch des sozialistischen Systems auch eine Schwächung der staatlichen Reproduktionsarbeitsstrukturen folgte. Während zu DDR-Zeiten eine Vollzeiterwerbstätigkeit von Müttern auch ohne Partner zu bewältigen war, erfuhren ostdeutsche Frauen nach dem Umbruch die Schwierigkeiten dieser Vereinbarkeit. Weibliche Erwerbsarbeitslosigkeit und die Schließung zahlreicher Kinderbetreuungseinrichtungen sprechen dafür, dass es nun auch in den neuen Bundesländern eine Reproduktionsarbeitskrise gibt – wenn auch in anderen Ausformungen als in den alten Bundesländern (vgl. Bock et al. 1997: 37f).

Bock et al. nehmen grundsätzlich eine Zuspitzung der Reproduktionsarbeitskrise an, welche sie auf die „stadträumliche Desintegration von Erwerbsarbeit und Reproduktionsarbeit“ zurückführen (vgl. Bock et al. 1996, zitiert nach Kevenhörster 2000: 21). Die weiten Wege, die in den 1970ern für Frauen in Suburbia durch die räumliche Trennung von Orten der Erwerbsarbeit und Reproduktion (beispielsweise Kinderbetreuungsstätten) entstanden und zu einer Eingrenzung ihrer Entscheidungs- und Handlungsspielräume führten, haben ursprünglich zum Aufkommen einer Reproduktionsarbeitskrise beigetragen (vgl. Bock et al. 1997: 43). Die Bewältigungsformen der Reproduktionsarbeitskrise bilden sich in Abhängigkeit von der Stadtstruktur – und beeinflussen im Gegenzug jene (vgl. ebd.: 48).

Bei allen für die Stadtstruktur relevanten Auswirkungen der Vereinbarkeitsversuche ist jedoch wichtig zu beachten, dass es sich bei den Bewältigungsformen der Krise immer um individuelle Lösungen handelt – so dass davon ausgegangen werden kann, dass es zahlreiche nebeneinander existierende Formen von „Vereinbarungen“ gibt.

3.1.5 Zwischenresümee und Forschungsfragen

Da in meinem Untersuchungsgebiet ost- und westsozialisierte Personen wohnen, werde ich im empirischen Teil (vgl. Kapitel 6.1) der Frage nachgehen, ob auch sie durch Geschlechterkontrakte aus BRD und DDR in der Weise geprägt wurden, dass sie fortwährend „typische“ Geschlechterarrangements bezogen auf Arbeit leben (wie in den Untersuchungen von Dölling und Schäfer festgestellt).

Dölling hat in ihren Interviews aufgezeigt, wie sehr der DDR-Geschlechtervertrag noch heute das Arbeitsverhalten ostdeutsch Sozialisierter in Paar-Haushalten prägt: Im Erwerbsleben sehen sich Männer und Frauen gleichberechtigt – der Bereich der Reproduktionsarbeit wird von ihnen selbst nicht miteinbezogen und eine Benachteiligung, die durch das Geschlecht entstehen soll, ist ihrer Vorstellung oftmals fremd. So sind es in diesen Paarhaushalten auch Frauen, die den Hauptteil der Reproduktionsarbeit ausführen, ohne dass ihnen diese Mehrarbeit in den meisten Fällen bewusst ist. Auch aktuelle Untersuchungen zu Geschlechterrollen westdeutsch sozialisierter Paare zeigen keine großen Abweichungen vom vormaligen Modell der „Versorgerehe“ auf. Als Modernisierung gilt hier, dass Frauen nach einer Unterbrechung durch Kinder in Teilzeit wieder in die Erwerbstätigkeit einsteigen.

Diese Geschlechterrollen innerhalb der Haushalte wirken sich auf die Geschlechterrollen der Erwerbstätigkeiten aus, denn der „Segregation des Arbeitsmarktes folgt die Segregation der Gesellschaft und umgekehrt“ (Wastl-Walter 2010: 105).

Dem Arbeitsmarkt in räumlicher Nähe der Untersuchungsgebiete wird hinsichtlich von Restriktionen beziehungsweise Optionen für den weiblichen Zugang zu Erwerbsarbeit besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Hierbei wird der Frage nachgegangen, wie sich die Ausstattung mit Arbeitsplätzen in Teilzeit und in frauentypischen Bereichen darstellt. Während ostdeutsch sozialisierte Frauen sich in dem Untersuchungsgebiet in einer adäquaten Umgebung

für das ihnen bekannte Familienmodell befinden, verhält es sich für westdeutsch sozialisierte Frauen anders. Zudem wird die Ausstattung mit Kinderbetreuungsmöglichkeiten in Wohnortnähe erfasst, da als häufiger Grund für die Teilzeiterwerbstätigkeit westdeutscher Frauen das diesbezüglich unzureichende Angebot aufgeführt wird. Vor diesem Hintergrund einer (anzunehmenden) guten Ausstattung an Kinderbetreuungseinrichtungen auch für Kinder unter drei Jahren ist es interessant zu erheben, ob bei Frauen westdeutscher Herkunft ihre Sozialisation bezüglich des „Versorgermodells“ Persistenz besitzt oder ob hier eine Adaption an räumliche Ausstattungsmerkmale beobachtet werden kann. Auch die Bewertung der außerhäuslichen Kinderbetreuung wird hierbei anhand von Interviewaussagen miteinbezogen. Außerdem wird auf die Motive für eine Teilzeit-Erwerbstätigkeit eingegangen und untersucht, ob diese sich bei den befragten Personen stark aufgrund ihrer Sozialisation unterscheiden.

Bezogen auf die Krise der Reproduktionsarbeit ist zu untersuchen, ob sich jene – wie für die alten Bundesländer Mitte der 1990er Jahre festgestellt – auch bei den von mir untersuchten Personen abzeichnet. Hier sind zwei kontrastierende Annahmen möglich: Es könnte sein, dass aufgrund der anhaltenden „familistischen“ Lebensweise in Suburbia Veränderungen dieser Art nicht Einzug gehalten haben. Es könnte aber auch der gegenteilige Fall eintreten (wenn man sich auf die Ursprünge der Reproduktionsarbeitskrise bezieht), nämlich dass gerade Frauen in Suburbia Bewältigungsstrategien verfolgen, da ihr Alltag besonders stark durch die „stadträumliche Desintegration von Erwerbsarbeit und Reproduktionsarbeit“ (vgl. Bock et al. 1996, zitiert nach Kevenhörster 2000: 21) eingeschränkt ist.

Eine erste diesbezüglich zu beantwortende Frage ist, ob Frauen sich tatsächlich mit einer Überlastung aufgrund der „doppelten Vergesellschaftung“, das heißt ihrer Einbindung in Erwerbs- und Versorgungssphäre (vgl. Bauhardt 2006: 392), konfrontiert sehen und sich eine Beteiligung ihrer Partner bei der Reproduktionsarbeit wünschen. Es wird anhand der Interviews untersucht, in welcher Weise bei den befragten Personen die aufgeführten Anpassungsformen identifiziert werden können. Außerdem wird der Frage nachgegangen, ob sich, wie von Bock et al. angenommen, die Reproduktionsarbeitskrise auch für Ostdeutsche abgezeichnet hat.

3.2 Mobilität und Geschlecht

Die Infrastruktur des Raumes und das Arbeitsverhalten, bezogen auf Erwerbs- und Reproduktionsarbeit, beeinflussen die Mobilität. Im Folgenden wird neben den allgemeinen Geschlechtsspezifika von Mobilität auch auf die besonderen Voraussetzungen des suburbanen Raumes eingegangen, da letztere die bereits in Bezug auf allgemeine Mobilität vorhandenen Genderdifferenzen und damit Benachteiligungen für Frauen in den meisten Fällen verstärken.

3.2.1 Genderspezifische Merkmale von Mobilität

Wie in Kapitel 1.2 dargestellt, gibt es geschlechtsrollenspezifische Unterschiede bezüglich des Mobilitätshandelns. Es wurde mehrfach empirisch belegt, dass Frauen eher kürzere Wege in größerer Anzahl zurücklegen, während Männer weniger, aber dafür längere Wege bewältigen (vgl. Kevenhörster 2000: 9). Zudem verfügen Frauen grundsätzlich seltener über einen eigenen Pkw und sie betrachten diesen auch weniger häufig als das wichtigste Verkehrsmittel (vgl. Kevenhörster 2000: 33; Flade 1999a: 138). Außerdem benutzen Frauen weit häufiger den Umweltverbund³² als Männer (vgl. Beik/Spitzner 1999: 79). Die feministische Verkehrsforschung kritisiert hierzu die androzentrisch geprägte Annahme, dass jede/r Erwachsene über einen eigenen Pkw verfügen würde und bringt es zugespitzt auf die Aussage, dass die „unterstellte Vollmotorisierung der Bevölkerung [...] eine männliche Vollmotorisierung“ ist (Bauhardt 2006: 387f). Das unterschiedliche Mobilitätshandeln ergibt sich jedoch nicht nur durch die Geschlechterrollen, sondern wird auch von der Phase des Lebenszyklus' mitbestimmt. So haben erwerbstätige Frauen und Männer ein ähnlich ausgeprägtes Aktivitätenprogramm, nur dass Frauen sich bei der Ausübung ihrer Aktivitäten mehr auf den Nahbereich konzentrieren. Männer bewegen sich im Allgemeinen schneller und haben einen größeren Aktionsradius als Frauen (vgl. Beik/Spitzner 1999: 81). Frauen zeichnen sich häufig durch einen komplexeren Mobilitätsbedarf als Männer aus, da sie meistens diejenigen sind, die in einem Haushalt für Reproduktionsarbeit zuständig sind. Diese Mehrfachbeschäftigung übt maßgeblichen Einfluss auf das typische Merkmal von Frauenmobilität, die Koppelung³³ verschiedener Aktivitäten zu Wegeketten, aus (vgl. Krause 1999: 72). Wegeketten können als die „Aneinanderreihung von Wegen für unterschiedliche Zwecke und Ziele im Sinne der Wege- und Zeitoptimierung“ definiert werden (Kramer 2005: 350).

Während Männer idealtypischerweise nur den Weg zum Erwerbsarbeitsort und zurück bewältigen, legen Frauen neben ihrem Arbeitsweg häufig noch Wege zum Einkaufen oder sonstigen Einrichtungen zurück oder begleiten ihre Kinder in Kindergarten, Schule, zu Freizeitaktivitäten oder Freunden (vgl. ebd.: 128).

³² Umweltverbund umfasst die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (vgl. beispielsweise Kramer 2005: 128; Bauhardt 2006: 387).

³³ Koppelung wird definiert als die „Verknüpfung mehrerer Tätigkeiten innerhalb eines außerhäuslichen Ausgangs“ (Martin 2006: 45).

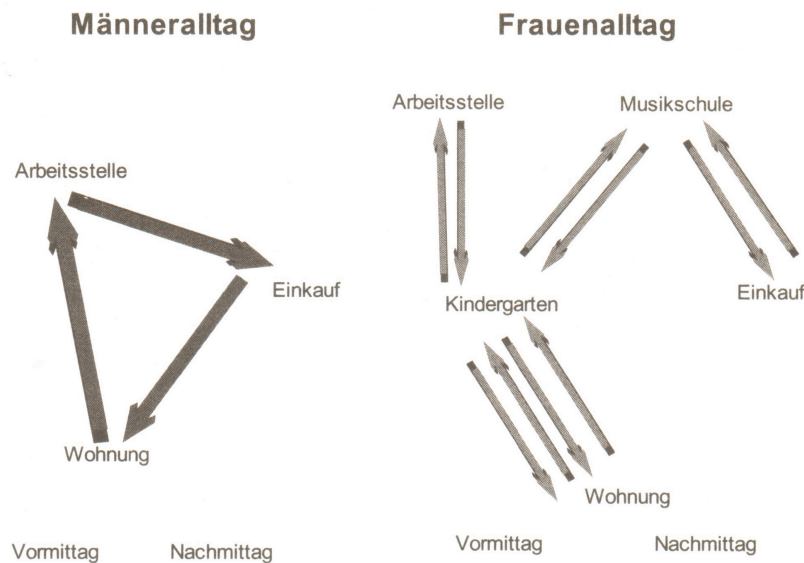


Abbildung 1: Alltägliche Männer- und Frauenwege. Quelle: Kramer 2005: 128.

Auch hier ist wieder zu bedenken, dass weder Frauen noch Männer eine homogene Gruppe darstellen und deshalb der Mobilitätsbedarf der Geschlechter auch von ihrer jeweiligen Lebenssituation und damit den gelebten Rollen beeinflusst wird. So sind erwerbstätige Frauen ohne Kinder in Partnerschaften mit Männern auch vorrangig für Reproduktionsarbeit zuständig und legen Wegeketten zur Vereinbarkeit von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit zurück (vgl. Krause 1999: 70). Auch die nicht erwerbstätige Hausfrau hat bereits einen relativ komplexen Mobilitätsbedarf, der Wegeketten einschließt. Wenn eine Erwerbstätigkeit hinzukommt, verstärkt sich die Komplexität – gerade Teilzeit erwerbstätige Frauen müssen ihren Alltag mit den zu bewältigenden Wegen gut koordinieren, da sie häufig keine Unterstützung bei der Reproduktionsarbeit erfahren (vgl. Kramer 2005: 129). Doch „erwerbstätige Mütter sind die größten Zeitmanagerinnen“, und diese Tatsache trifft bei allein erziehenden erwerbstätigen Müttern noch stärker zu (Krause 1999: 70).

Genderspezifika von Mobilität im suburbanen Raum

Die beschriebenen geschlechtsspezifischen Unterschiede bezüglich der Mobilität werden durch suburbane, monozentrisch ausgerichtete Raumstrukturen größtenteils verstärkt.

Die Tatsache, dass Frauen häufiger als Männer den Umweltverbund nutzen, bedeutet weitere Benachteiligungen für diejenigen, die ihren Alltag in diesen Siedlungsstrukturen Suburbias bewältigen. Entgegen der geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelnutzung würde sich hier mit den beschränkt vorhandenen ÖPNV-Angeboten zwar die „männliche“ Alltagsmobilität, womit vorrangig der Hin- und Rückweg zu einer Arbeitsstätte (meist in der Kernstadt) gemeint ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen lassen; die Wege, die maßgeblich von Frauen im Rahmen der Reproduktionsarbeit zurückgelegt werden, sind aufgrund der fehlenden kleinräumigen Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln meist jedoch nur schwer

zurückzulegen (vgl. Kramer 2005: 128; Spitzner/Niß 1996: 31). Diese Tatsache erscheint paradox vor dem Hintergrund, dass Männer statistisch gesehen wesentlich seltener öffentliche Verkehrsmittel benutzen als Frauen.

Nicht nur das unzureichende Angebot öffentlicher Verkehrsmittel erschwert die Mobilität von Frauen in Suburbia. Die ohnehin schon durch die Reproduktionsarbeitswege komplexe weibliche Mobilität wird durch die monofunktionalen suburbanen Raumstrukturen noch verstärkt. Die Orte, an denen man arbeiten, einkaufen oder andere Dinge erledigen kann (z.B. Behördengänge), sind meist weit vom Wohnort entfernt. Besonders macht sich diese Monostrukturierung auch hier für Frauen bemerkbar, die zusätzlich einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Sie stehen häufig vor der Wahl, einen wohnortnahen Arbeitsplatz, der eventuell nicht ihrer Qualifikation entspricht, anzunehmen, um weiterhin besser die anfallende Reproduktionsarbeit leisten zu können, oder aber einen weiter entfernten Arbeitsplatz zu wählen, der ihrer Qualifikation entspricht. Letzteres bedeutet dann aber, dass ihre Zeitverfügbarkeit noch eingeschränkter und der tägliche Koordinationsaufwand noch höher ist. Neben dem wohnortnahen Arbeitsplatz wählen Frauen teilweise andere „Lösungen“, um ihren Zeitstress zu reduzieren: Sie verringern ihre Erwerbsarbeitszeit oder sie verzichten gänzlich auf Kinder (vgl. Küster 1999: 200).

Besonders in suburbanen Räumen scheint es notwendig, die Alltagserfahrungen der dort wohnenden Frauen in die Planung einzubeziehen. So bestätigt beispielsweise eine Studie zu Aktionsräumen von erwerbstätigen Frauen in den Niederlanden (vgl. Camstra 1994), dass „die voranschreitende Suburbanisierung mit einer Vergrößerung der Distanz zwischen den Arbeitsstätten und den Wohnorten besonders für das Raum-Zeit-Budget erwerbstätiger Frauen von Nachteil“ ist (Kramer 2005: 131).

Da Frauen in einem monostrukturierten Umfeld in Verbindung mit einem schlechten ÖPNV-Angebot ihre Wege nur sehr beschwerlich als Nutzerinnen des Umweltverbundes zurücklegen können, sehen einige Forscherinnen sie hier neben Mobilitäts- auch Motorisierungszwängen ausgesetzt (vgl. Bauhardt 2006: 392; Kramer 2005: 129). Die Mobilitätszwänge für Frauen ergeben sich durch ihre meist vorhandene doppelte Vergesellschaftung. Die in Folge der erzwungenen Mobilität steigende Motorisierung von Frauen in Suburbia wurde auch schon als „nachholende Motorisierung“ bezeichnet (Spitzner 1993: 2, zitiert nach Kramer 2005: 129).

Es lässt sich feststellen, dass sich in Suburbia in mehrerer Hinsicht Strukturen finden lassen, welche restriktive Auswirkungen auf den Alltag von Frauen haben können: Neben der gebauten Umwelt, in der feministischer Kritik zufolge Geschlechterrollen in Grundrissen festgeschrieben werden, wirken sich vor allem die Distanzen, welche sich durch die Monostrukturierung von Wohngebieten ergeben, benachteiligend auf den Alltag von Frauen aus.

3.2.2 Arbeitsmobilität

Unter Arbeitsmobilität wird gängigerweise lediglich die Erwerbsarbeitsmobilität und damit das Pendeln verstanden. Da dem damit einhergehenden beschränkten Verständnis von Arbeit hier nicht gefolgt wird, das heißt neben der bezahlten Erwerbsarbeit auch die unbezahlte Reproduktionsarbeit untersucht wird, müssen auch die mit letzterer verbundenen Versorgungs- und Begleitwege unter Arbeitsmobilität gefasst werden.

3.2.2.1 Erwerbsarbeits- und Reproduktionsarbeitsmobilität

Bei der Untersuchung von Erwerbsarbeitsmobilität werden Zeitaufwand und räumliche Distanz des Weges zur außerhäusigen Erwerbsarbeitsstätte erhoben. Diejenigen, die diese Arbeitsmobilität bewerkstelligen, werden als Pendler/innen bezeichnet und können wie folgt definiert werden:³⁴

„Als Pendler gelten Erwerbstätige (Berufspendler), Schüler und Studierende (Ausbildungspendler), deren Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte nicht auf dem Wohngrundstück liegt. Befindet sich die Arbeits- und Ausbildungsstätte in der gleichen Gemeinde, handelt es sich um innergemeindliche Pendler, andernfalls um Pendler über die Gemeindegrenze. (...) Pendler, die von der ‚hiesigen‘ Wohnung zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte gehen/fahren, gelten als Tagespendler. Der von Tagespendlern zurückgelegte Weg ist der tägliche Weg zwischen Wohnung und Arbeits- oder Ausbildungsstätte. Fährt der Pendler von einer anderen Wohnung aus zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte, zählt er für die ‚hiesige‘ Wohnung als Fernpendler (Statistisches Bundesamt 1991: 11, zitiert nach Gerlinger/Ott 1992: 77)“.

In Deutschland nimmt die Zahl der Berufspendler/innen, deren Wohn- und Arbeitsort nicht in derselben Gemeinde liegt, kontinuierlich zu. Die Zahl der Binnenpendler/innen und Heimarbeiter/innen ist hingegen stark rückläufig. Diese Entwicklung hat eine Zunahme der durchschnittlichen Pendeldistanzen zur Folge: So stieg der Anteil derjenigen, die täglich 25 und mehr Kilometer zur Arbeitsstätte zurücklegen, von 14% im Jahr 1996 auf 17% im Jahr 2004 (vgl. Einig/Pütz 2007: 73). Innerhalb der Erwerbsarbeitsmobilität zeichnen sich, wie bereits für die allgemeine Mobilität ausgeführt, geschlechtsspezifische Unterschiede ab. Auch hier sind die Wege, die Männer zu ihren Arbeitsstätten zurücklegen, länger als die der Frauen. Bezogen auf Unterschiede zwischen einzelnen siedlungsstrukturellen Gebietstypen gilt, dass der Unterschied zwischen den Geschlechtern mit abnehmender Verstädterung zunimmt.³⁵ So sind die Unterschiede zwischen den Wegelängen zur Arbeit im ländlichen Raum am größten – Männer legen hier fast die doppelte Entfernung für ihren Weg zur Arbeit zu-

³⁴ Der Begriff der Pendler/innen wird in verschiedenen, auch voneinander abweichenden Bedeutungen verwendet. Die hier verwendete Definition ist diejenige, welche seit den Volkszählungen 1970 und 1987 und auch im Mikrozensus gebräuchlich ist.

³⁵ Als siedlungsstrukturelle Kreistypen gelten in Anlehnung an die Unterteilung des BBR Kernstädte, Verdichtetes Umland, Ländliches Umland und Ländlicher Raum.

rück (vgl. Meyer/Milbert 2007: 126). Aufgrund der größeren Distanzen verbringen Männer auch mehr Zeit mit ihren Arbeitswegen, obwohl Frauen sich wegen der selteneren Nutzung des Pkw grundsätzlich mit einer langsameren Geschwindigkeit fortbewegen.

Unterschiede der Pendelzeiten ergeben sich auch in Abhängigkeit von Erwerbsarbeitszeiten (vgl. Czyganowski/Hesse 1999: 26). Insbesondere bei Frauen differieren die Pendelzeiten in anderen Untersuchungen stark nach ihrem Erwerbsmodus. So hatte die Zeitbudgetstudie 2001/2002 zum Ergebnis, dass Vollzeit erwerbstätige Männer im Durchschnitt 64,9 Minuten und Teilzeit erwerbstätige Männer 60 Minuten für den Arbeitsweg aufwenden. Bei Frauen zeigte sich der Unterschied wesentlich deutlicher: Vollzeit Erwerbstätige pendelten hier durchschnittlich 55,4 Minuten und Teilzeit Erwerbstätige nur durchschnittlich 42,9 Minuten zur ihrer Arbeitsstätte (vgl. Kramer 2005: 205).

Im Gegensatz zu der in Pendlerstatistiken genau erfassten Erwerbsarbeitsmobilität werden die mit der Reproduktionsarbeit verbundenen Wege kaum in den (Verkehrs-)Statistiken erhoben.³⁶

Zudem fehlen in den Verkehrswissenschaften sinnvolle Analysekatégorien für Reproduktionsarbeitsmobilität, was nach Ansicht feministischer Planerinnen dem in diesem Wissenschaftsbereich verbreiteten Androzentrismus geschuldet ist (vgl. Beik/Spitzner 1999: 75). Doch gerade die mit Wegen verbundenen Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit sind in den letzten Jahren in Relation zu anderen Hausarbeiten gewachsen: „Die Zeiteile für verschiedene Haushaltsarbeiten haben sich verschoben, d.h. die auf Einkauf, Transport und Kinderbetreuung verwendete Zeit hat relativ zugenommen“ (Heinze/Offe 1990: 29).

Dieses Zitat verdeutlicht, dass ein Problem der inhaltlichen Abgrenzung von Reproduktionsarbeit zu Reproduktionsarbeitsmobilität besteht. Häufig werden die mit der Reproduktionsarbeit in Verbindung stehenden Wege als Tätigkeiten und nicht als Mobilität eingestuft. Im Gegensatz zur Erwerbsarbeitsmobilität stellen die meisten der mit Reproduktionsarbeit verbundenen Wege nicht die Wege zu definierten Arbeitsstätten dar. So kann beispielsweise der Weg zum Einkaufen klar als Mobilität im Rahmen einer Reproduktionstätigkeit bezeichnet werden, während das Kinderbegleiten zum Kindergarten an sich die Reproduktionsarbeit darstellt.

Auf Grund dieser anderen Struktur wird Reproduktionsarbeitsmobilität nicht analog zur Erwerbsarbeitsmobilität definiert: „Insgesamt umfasst die Reproduktionsarbeitsmobilität We-

³⁶ So wurden beispielsweise in den KONTIV-Erhebungen nur in eingeschränktem Umfang Daten zur Reproduktionsarbeitsmobilität erfasst. KONTIV (= Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung) ist der Oberbegriff für eine Serie von Umfragen, die im Auftrag des jeweiligen Bundesverkehrsministeriums in den Jahren 1976, 1982 und 1989 in Westdeutschland durchgeführt wurden. Zweck ist die Ermittlung des alltäglichen Verkehrsverhaltens von Haushalten der Bundesrepublik Deutschland als Grundlage für die Verkehrsplanung und wissenschaftliche Untersuchungen zur Mobilität. In dieser Tradition wurde im Jahr 2002 erstmals für Gesamtdeutschland die Studie "Mobilität in Deutschland" (MiD) mit ca. 50.000 Haushalten sowie 100.000 Personen durchgeführt. Im Jahr 2008 wurde diese Studie aktualisiert (MiD 2008) (vgl. BMVBS 2008).

ge, die im Rahmen der Eigenversorgung, der Versorgung der Familie und anderer nahe stehender Personen unternommen werden.“ (Böhler 2006: 3).³⁷

3.2.2.2 Erwerbsarbeitsmobilität im suburbanen Raum

Wie bereits anhand der Ausführungen zu strukturellen Kontexteffekten in Kapitel 2.3 verdeutlicht, wird in dieser Arbeit angenommen, dass die wohnortnahe Ausstattung mit diversen Einrichtungen einen Einfluss auf den Alltag (von Frauen) und damit auch auf ihre Mobilität hat.

Eine ähnliche Frage, nämlich die, in welcher Weise die Siedlungsstruktur, hier die suburbane Raumstruktur, die Arbeitsmobilität der Bewohner/innen Suburbias beeinflusst, wird in Geographie, Stadtforschung und Verkehrswissenschaften bereits seit über 20 Jahren untersucht, ohne dass dies zu einer einheitlichen Antwort geführt hätte.

Häufig werden anhand der Co-Location-Hypothese verschiedene Positionen verdeutlicht, was eine Abgrenzung von dieser Annahme einschließt.

Vertreter/innen dieser Hypothese gehen davon aus, dass sowohl Unternehmen als auch Beschäftigte mit einem Umzug in den suburbanen Raum eine Kostenreduktion hinsichtlich ihrer Pendelaufwendungen anstreben (vgl. Levinson 2007: 169). Diese Annahme wurde für US-Großstadtreionen von Ende der 1970er bis Anfang der 1980er Jahre überprüft, wobei eine Verringerung der Pendelzeiten festgestellt wurde, obwohl ein starkes Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in dieser Zeit eine Zunahme der Fahrzeiten hätte vermuten lassen. Tangentiale Verkehrsströme würden die radialen Achsen entlasten und damit Staus reduzieren, so die Aussage von Vertretern der Co-Location-Hypothese. Auch für andere Regionen haben Forscher/innen einen Distanz vermindernenden Effekt der Beschäftigungssuburbanisierung ermittelt (vgl. Siedentop 2007: 107; Albers/Bahrenberg 1999).

Die Co-Location-Hypothese bestätigt auch die Annahme, dass sowohl Zeit als auch Distanz des Arbeitsweges durch einen suburbanen Wohn- und Arbeitsort verringert werden. So wurde die Pendelzeit unterschiedlicher Quell-Ziel-Relationen für US-Stadtreionen mit dem Ergebnis berechnet, dass Pendler/innen mit einem Wohnort im Umland und einem Arbeitsort in der Kernstadt die längsten Wegezeiten aufweisen, während Erwerbstätige mit Wohn- und Arbeitsort im suburbanen Raum die geringste Zeit für ihren Arbeitsweg aufwenden müssen (vgl. Giuliano 1991). Ein anderes Forschungsergebnis belegt, dass sich kleinere dezentral angeordnete Beschäftigungscluster günstiger auf den Pendelaufwand als größere Arbeitsplatzzentren auswirken (vgl. Sultana 2000). Diese Tendenz, dass polyzentrische Siedlungssysteme geringere Pendelaufwendungen für Berufstätige bedeuten, trifft auch auf französische und deutsche Agglomerationsräume zu (vgl. Siedentop 2007: 108).

³⁷ Ich habe in meiner Untersuchung folgende Wegezwecke der Reproduktionsarbeitsmobilität zugerechnet: ‚Einkaufen‘, ‚Kinder begleiten Schule/Kita‘, ‚Kinder begleiten Freizeit‘, ‚Gassi gehen‘ und ‚Spielplatz‘.

Die Co-Location-Hypothese wird jedoch nicht einheitlich in empirischen Studien bestätigt und es gibt widersprüchliche Forschungsergebnisse. So wurde für die meisten US-Großstadregionen in den 1980ern festgestellt, dass sich die Pendelzeiten insgesamt erhöht haben (vgl. Cervero/Wu 1998) und diese Tendenzen werden auch durch aktuellere Forschungsergebnisse aus den 1990er Jahren bestätigt (vgl. Siedentop 2007: 108). Zudem haben verschiedene Studien zum Ergebnis, dass Pendelzeiten in suburbanen Gebieten länger als in Kernstädten sind (vgl. ebd.).

Die These, dass eine dezentrale Verteilung von Arbeitsplätzen die Arbeitsmobilität reduzieren würde, wird von zwei verschiedenen Seiten kritisiert: Einerseits wird die Annahme der Hypothese in Frage gestellt, dass „Berufstätige nach einer Minimierung der Verkehrskosten (in Geld- und Zeiteinheiten) streben“ (Siedentop 2007: 108). Verschiedene Studien bestätigen, dass Beschäftigten die Nähe zum Arbeitsort weniger wichtig als das Wohnumfeld oder die Qualität der Wohnung ist. Selbst bei einem Angebot an Arbeitsplätzen in der Nähe des suburbanen Wohnortes würde dieses von den Bewohner/innen in der Mehrheit der Fälle nicht angenommen werden, da für die Arbeitsplatzwahl neben der räumlichen Nähe auch andere Faktoren zentral sind (vgl. Giuliano/Small 1993; Gerlinger/Ott 1992: 158).

Eine weitere Kritik richtet sich gegen die Annahme, dass eine Suburbanisierung von Arbeitsstätten tatsächlich zu einer Verringerung des Berufsverkehrs führen könne. Die Vertreter/innen dieser *jobs-housing imbalance*-These gehen davon aus, dass die Nähe zwischen Arbeitsstätte und Beschäftigten selten erreicht wird, da Wohn- und Arbeitsortentscheidungen unabhängig voneinander getroffen werden und es somit häufig eher zu einer Erhöhung von Pendelzeiten kommt (vgl. Cervero 1989; Giuliano/Small 1993).

Auch in Deutschland haben sich die Pendeldistanzen in jüngerer Zeit erhöht. Verschiedene Studien ergaben, dass Berufspendler/innen bei Veränderung ihres Arbeits- oder Wohnorts keine Verringerung des Pendelaufwands anstrebten, sondern dass sich die Wege im Anschluss an eine Arbeits- oder Wohnortveränderung sogar verlängerten (vgl. Siedentop 2007: 109).

Die Arbeitspendelverflechtungen zwischen Berlin und seinem Umland im engeren Verflechtungsraum³⁸ haben sich in den letzten Jahren ebenfalls erhöht. Besonders hoch war der Anstieg für die Zahl der Einpendler/innen aus dem Brandenburger Teil des engeren Verflechtungsraumes nach Berlin. Hier lag der Anteil der einpendelnden Frauen wesentlich höher als der der Männer: Während die Zahl der aus dem Umland einpendelnden Männer zwischen 1995 und 2007 um 54,1% stieg, hat sich der Frauenanteil mit 33.649 Einpendlerinnen im Jahr 1995 auf 73.165 im selben Zeitraum mehr als verdoppelt (vgl. Wiethölter/Wesling

³⁸ Der gemeinsame Planungsraum Berlin-Brandenburg hat sich zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2007 (weshalb ich mich hier auch noch auf ihn als räumliche Einheit beziehe) in den engeren Verflechtungsraum, welcher 63 Brandenburger Gemeinden und Berlin umfasste, und in den in größerer Distanz zu Berlin befindlichen äußeren Entwicklungsraum unterteilt. Mittlerweile hat der Stadt-Umland-Zusammenhang Berlin-Potsdam diesen abgelöst. Zum „neuen“ Berliner Umland gehören 50 Gemeinden, die anderen Gemeinden bilden den weiteren Metropolraum (vgl. Amt für Statistik Berlin Brandenburg 2010: 5).

2008: 16). Dies kann auf die geringe Ausstattung des Umlandes mit Teilzeit- und „Frauenarbeitsplätzen“ zurückgeführt werden (vgl. Kapitel 6.1.1.1).

Als ein Grund für die Zunahme des Berufsverkehrs kann die Tatsache gelten, dass in Berlin Erwerbstätige auch nach ihrem Umzug in das Umland ihren Arbeitsplatz in der Kernstadt zu sehr hohen Anteilen beibehalten (vgl. Geier et al. 2001).

3.2.2.3 Genderspezifika von Erwerbsarbeitsmobilität im suburbanen Raum

Es existiert also ein *gender gap* im Hinblick auf die unterschiedlichen Mobilitätsparameter, welche vor allem der doppelten Vergesellschaftung von Frauen geschuldet sind. Ein weiterer Grund für eine spezifische Arbeitsmobilität von Frauen kann in der Beschäftigung in „frauen-typischen“ Sektoren gesehen werden. Diese Arbeitsplätze befinden sich traditionell eher in den Kernstädten, da es sich um Tätigkeiten im Dienstleistungssektor handelt, welcher im suburbanen Raum eher unterrepräsentiert ist. Wie in Kapitel 2.2.2 ausgeführt, hat sich in den USA das Verhältnis der Erwerbsquoten von Umland und Kernstadt umgekehrt, so dass die weiblichen Erwerbsquoten in Suburbia heute höher als in den Kernstädten sind. Dies hängt eng mit der Angebotssituation an Arbeitsplätzen zusammen, welche durch die post-suburbane Entwicklung in vielen US-Agglomerationsräumen auch für Frauen quantitativ gut ist. Diese Annahme lässt sich jedoch nicht einfach für den untersuchten Raum des Berliner Umlandes übertragen.

Bezogen auf die Wirksamkeit der Co-Location-Hypothese wird deutlich, dass hier nach geschlechtsspezifischen Arbeitsmöglichkeiten unterschieden werden muss. Dabei kann die Co-Location-Hypothese speziell auf den Fall der Frauenarbeitsplätze angewendet werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass Unternehmen ihren Standort bewusst in den suburbanen Raum verlagern, um damit das Arbeitskräftepotential der dortigen Hausfrauen abzuschöpfen.

Mehrere Gründe sprechen jedoch insbesondere bezogen auf erwerbstätige Frauen gegen die Hypothese, dass Frauen mit dem Umzug in den suburbanen Raum von Berlin eine Reduktion ihrer Pendelkosten anstreben: Zunächst einmal gilt die Branchenstruktur des Berliner Umlandes als wenig dienstleistungsbezogen, so dass die Erwerbsarbeitsmöglichkeiten für Frauen hier nicht besonders günstig sind. Davon abgesehen ist gerade bei Reproduktionsarbeit leistenden Frauen die Nähe zum Wohnort meistens nicht das ausschlaggebende Kriterium bei der Arbeitssuche. Die Qualität der Wohnung und vor allem auch die Ausstattung des Wohnumfeldes mit Betreuungsmöglichkeiten für Kinder und sonstigen Einrichtungen sind hier oftmals wichtiger. Hinzu kommt bei Doppelverdienerhaushalten die Schwierigkeit, dass die Arbeitsorte der erwerbstätigen Erwachsenen meist nicht an einem Ort liegen und somit eine Anpassung des Wohnortes an einen einzigen Arbeitsort nicht möglich ist.

Grundsätzlich gilt jedoch, dass die Annahme vom *gender gap* in der Arbeitsmobilität je nach lokalem und sozialem Kontext differenziert betrachtet werden muss. Für eine solche Einbet-

tung in Kontexte von Familien- beziehungsweise Haushaltsstrategien und Ortsbindung plädieren auch Hanson und Pratt (vgl. Hanson/Pratt 1995: 155; 231).

Zu Reproduktionsarbeitsmobilität im suburbanen Raum gibt es vergleichsweise wenige Untersuchungen. Als Grund hierfür kann angenommen werden, dass Reproduktionsarbeit und die dazugehörige Mobilität ohnehin vorrangig von Frauen geleistet wird und deshalb keine geschlechtsspezifischen Unterschiede wie bei der Erwerbsarbeitsmobilität herausgestellt werden können. Für den suburbanen Raum kann als gesichert gelten, dass durch die bereits erwähnte geringe Ausstattung mit Einrichtungen auch die Reproduktionsarbeitsmobilität erschwert wird, so dass „Defizite des Wohngebiets [...] im Zweifelsfall die Frauen durch mehr Arbeit – und mehr Arbeitswege – ausgleichen“ (Beik/Spitzner 1999: 103)

3.2.3 Genderspezifische *Constraints*

Wie bereits ausgeführt, unterliegen viele Frauen im Alltag mehr Zwängen als Männer, welche ihre Mobilität beeinflussen. Erwerbstätige Mütter sind in besonders hohem Maße von den *constraints* betroffen (vgl. Camstra 1994). Im Folgenden wird auf die genderspezifischen Auswirkungen der einzelnen *constraints* näher eingegangen:

Bezogen auf die *capability constraints* bedeutet das, dass Frauen von dieser „physiologischen und technischen Reichweitenbegrenzung“ (Klingbeil 1978: 52) stärker betroffen sind als Männer, da sie oft nicht nur durch ihre eigenen physiologischen Bedürfnisse eingeschränkt sind, sondern auch durch die anderer Haushaltsmitglieder, hier vor allem der Kinder (vgl. Kevenhörster 2000: 12). Sie unterliegen auch einer höheren „technischen Reichweitenbegrenzung“, da sie seltener als Männer über einen Pkw verfügen und auch häufig mit weniger finanziellen Ressourcen ausgestattet sind (ebd.). Die *capability constraints* wirken besonders stark im suburbanen Raum, „da aufgrund des begrenzten Zeitbudgets, abhängig von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, nur bestimmte Zielorte in einem definierten Aktionsraum erreicht werden können“ (ebd.: 28).

Auch die *coupling constraints* bedeuten größere Einschränkungen für Frauen – insbesondere Mütter – als für Männer, da jene in den meisten Fällen auch für die Koordination der Familientermine und für Kinderaktivitäten verantwortlich sind (ebd.). So richten sie ihre Arbeitszeiten häufig nach den Erwerbsarbeitszeiten des Mannes und den Schul-, Kindergarten- oder Freizeitaktivitäten der Kinder aus und stellen ihre individuellen Bedürfnisse in den Hintergrund (vgl. ebd.: 13). Die nachgewiesenermaßen längeren Wegezeiten von Frauen wirken zudem verstärkend auf die zeitlichen Restriktionen. *Authority constraints* schränken besonders Frauen ein, da sie seltener über einen Pkw verfügen und deshalb als nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen in ihren Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum der Straße beschnitten werden. Außerdem können sie bestimmte Begrenzungen durch Unsicherheitsgefühle in so genannten „Angsträumen“ erfahren (ebd.). Die einschrän-

kende Wirkung der drei Arten von *constraints* kann durch eine Pkw-Verfügbarkeit abgeschwächt werden – insbesondere in monostrukturierten Gebieten (ebd.).

Die Ursachen der dargestellten handlungsbegrenzenden Zwänge, die insbesondere auf Frauen wirken, liegen in raumstrukturellen und gesellschaftlichen Faktoren begründet (vgl. ebd.: 14). Diese Restriktionen sind Ausdruck der ungleichen Machtverhältnisse in der Gesellschaft, welche in Raumstruktur und geschlechtsspezifischen Rollenzuweisungen reproduziert werden. Bei der bloßen Feststellung dieser frauenspezifischen Einschränkungen darf es nach Kevenhörster nicht sein Bewenden haben, sie fordert „die stärkere Beachtung der von der Gesellschaft geschaffenen und dadurch veränderbaren Rahmenbedingungen“ (ebd.). Bestehende Einschränkungen müssen kritisch hinterfragt und ihre Ursachen analysiert werden (Gilbert 1989: 87, zitiert nach Kevenhörster 2000: 14).

Auch Gebhardt und Warneken betonen hinsichtlich von Mobilität „die Einschränkungen, denen Frauen in ihrem Alltag unterliegen“ und die diesen „zugrunde liegenden gesellschaftlichen Verhältnisse“ (Gebhardt/Warneken 2003: 6). Daher entwickeln sie ein Konzept, welches über die bloße Erfassung der Aktivitäten und Bewegungen im Raum hinausgeht und „welches von der Umwelt und vom Einzelnen ausgehende Ursachen für Handlungseinschränkungen mit zu erfassen und Zusammenhänge zwischen verschiedenen constraints mit zu berücksichtigen versucht“ (ebd.). Bei den einzelnen Kategorien der constraints werden die Gründe für die Zwänge danach unterschieden, ob sie auf internen oder externen Ursachen beruhen.

Tabelle 1: *Constraints* nach Gebhardt/Warneken.

Quelle: Eigene Darstellung nach Gebhardt/Warneken 2003: 6.

	Intern	Extern
Individuelle & Gesellschaftliche constraints	individuelle (Alter, Familienstand, finanzielle Ausstattung, Gesundheit) Rahmenbedingungen	gesellschaftliche Rahmenbedingungen (Sozialisation, Rolle in der Familie)
<i>Zeitliche constraints</i>	Schwierigkeiten bei der Handhabung der individuellen Zeitbudgets (z.B. Zeitknappheit von erwerbstätigen Müttern, lange Wegezeiten aufgrund unzureichender Infrastruktur)	Öffnungs- und Arbeitszeiten
<i>Räumliche constraints</i>	Selbsteinschränkungen, die aus der Wahrnehmung und Einschätzung von Räumen resultieren (z.B. Angsträume)	Ausstattungsdefizite des Raumes

Gebhardt/Warneken haben meines Erachtens einen sinnvollen Beitrag zur geschlechtsspezifischen Anwendung der klassischen *constraints* geliefert. Doch ist die Anwendung ihrer Klas-

sifikation mit Schwierigkeiten behaftet, da gleichermaßen Ursachen und Wirkungen von *constraints* verwendet werden, ohne diese verschiedenen Ebenen kenntlich zu machen.

3.2.4 Zwischenresümee und Forschungsfragen

Die in der Theorie angenommenen genderspezifischen Komponenten von Mobilität werden für die Untersuchungsgruppe überprüft. So werden Wegelängen und -zeiten, Pkw-Verfügbarkeit und der Modal Split von Männern und Frauen verglichen. Zudem wird der Frage nachgegangen, ob Frauen tatsächlich einen komplexeren Mobilitätsbedarf haben und ob sich dieser in verstärkter Kopplung von Wegen ausdrückt. Auch die Frage, in welcher Weise Frauen im suburbanen Raum Motorisierungszwängen ausgesetzt sind, wird behandelt.

Diese angenommenen Unterschiede zwischen Männern und Frauen werden konkret für die Erwerbsarbeitsmobilität untersucht. Unter der Annahme von zunehmenden täglichen Pendeldistanzen werde ich die Arbeitswege von Männern und Frauen vergleichen und die Hypothese überprüfen, ob Frauen metrisch und zeitlich kürzere Wege zu Arbeitsstätten zurücklegen. Auch die Pendelzeiten werden auf Geschlechterdifferenzen hin untersucht und ihre Beeinflussung durch Erwerbsmodi und Geschlechterrollen, konkret durch das Vorhandensein von Kindern, herausgestellt. Hierbei wird der unterschiedlichen Sozialisation der Befragten Rechnung getragen. Außerdem wird der Modal Split des Arbeitsweges dargestellt und damit verbunden der Frage nachgegangen, ob sich Frauen langsamer auf ihrem Weg zur/von der Erwerbsarbeitsstätte bewegen. Zudem wird dem Kopplungsverhalten Aufmerksamkeit geschenkt und vor allem der Frage, ob es sich zwischen Männern und Frauen unterscheidet.

Bei der Erfassung der Reproduktionsarbeitsmobilität werden auch die geschlechtsspezifischen Unterschiede betrachtet, um festzustellen, ob erwartungsgemäß Frauen diejenigen sind, die fast ausschließlich diese Form der Arbeitsmobilität verrichten. Aufgrund der weit verbreiteten Unterschätzung der Reproduktionsarbeitswege wird auf Grundlage von Wegeprotokollen dargestellt, welchen Anteil diese Wege an allen alltäglichen Wegen haben.

Bezogen auf die Co-Location-Hypothese und die Frage, welche Relevanz die Wohnortnähe eines Arbeitsplatzes besitzt, werden Interviewaussagen analysiert. Auch Angaben der quantitativen Befragung geben über die Wohnortwahl in Abhängigkeit von der räumlichen Nähe der Erwerbsarbeitsplätze der Erwachsenen des Haushalts Auskunft.

Unter Berücksichtigung sämtlicher Komponenten geschlechtsspezifischer Mobilität kann abschließend beurteilt werden, ob und in welchem Maß *constraints* auf die Umlandbewohnerinnen wirken.

3.3 Sozialkapital als genderspezifische Handlungsressource

Die Monofunktionalität suburbaner Wohngebiete und die damit verbundenen Restriktionen hinsichtlich von Arbeit und Mobilität legen eine Benachteiligung in der Alltagsbewältigung der dort wohnenden Frauen nahe. Diesen einschränkenden Strukturen können Bewohnerin-

nen jedoch auch Ressourcen entgegensetzen, welche die bei „raumdeterministischer“ Betrachtung zwangsläufige Benachteiligung relativieren könnten. Zur Identifizierung der Ressourcen wird im Folgenden der Schwerpunkt auf das lokale Sozialkapital gelegt.

Grundsätzlich generieren sich Handlungsressourcen aus der individuellen Verfügbarkeit verschiedener Kapitalarten. Kapital war schon früh Gegenstand verschiedener Diskurse. Wirtschaftswissenschaftler wie Karl Marx unterteilten Kapital im 19. Jahrhundert in physisches und finanzielles Kapital. Unter finanziellem Kapital wird Geld verstanden, welches investiert werden kann; physisches Kapital ist materieller Art und meint im originären Sinn Güter, welche die ökonomische Produktion erleichtern.

Für Bourdieu reduzierte der „wirtschaftswissenschaftliche Kapitalbegriff [...] die Gesamtheit der gesellschaftlichen Austauschverhältnisse auf den bloßen Warentausch“. Da es nur möglich sei, „der Struktur und dem Funktionieren der gesellschaftlichen Welt gerecht zu werden, wenn man den Begriff des Kapitals in allen seinen Erscheinungsformen einführt“, erweiterte er das Kapitalverständnis (Bourdieu 1983: 184). Er subsumierte physisches und finanzielles Kapital unter ökonomisches Kapital und fügte die Formen des kulturellen und sozialen Kapitals hinzu. Da die von Bourdieu entwickelten Kapital-Konzepte vor allem in Europa einen großen Einfluss ausübten, werden sie im Folgenden ausführlicher dargestellt. Anschließend werde ich auf die Sozialkapitalkonzeptionen von Coleman und Putnam eingehen, welche für Schnurs Weiterentwicklung zu einer „Theorie des lokalen Sozialkapitals“ von großer Bedeutung waren, auf welche ich mich in meinen Ausführungen beziehen werde.

3.3.1 Kapitalarten nach Bourdieu

a. Kulturelles Kapital

Kulturelles Kapital kann nach Bourdieu in drei Formen existieren, nämlich in verinnerlichtem, inkorporiertem Zustand, in objektiviertem Zustand und in institutionalisiertem Zustand. Wie die Bezeichnung bereits vermuten lässt, ist inkorporiertes Kapital „ein Besitztum, das zu einem festen Bestandteil der ‚Person, zum Habitus geworden ist; aus ‚Haben‘ ist ‚Sein‘ geworden“ (ebd.: 187). Die Aneignung und Verinnerlichung kostet Zeit, die persönlich investiert werden muss – eine Delegation an andere ist ausgeschlossen (vgl. ebd.: 186). Objektiviertes Kulturkapital ist eng mit dem inkorporierten, verinnerlichten Kapital verbunden. Beispielsweise ist der Besitz kultureller Güter einerseits durch einen übertragbaren materiellen Wert gekennzeichnet, andererseits ermöglichen erst inkorporierte kulturelle Fähigkeiten die Wertschätzung der Güter (vgl. ebd.: 188). Das institutionalisierte Kulturkapital meint schließlich eine Objektivierung von inkorporiertem Kulturkapital in Form von Titeln, denn „durch den schulischen oder akademischen Titel wird dem von einer Person besessenen Kulturkapital institutionelle Anerkennung verliehen“ (ebd.: 190). Obwohl das Konzept

des kulturellen Kapitals dem des Humankapitals³⁹ sehr ähnlich scheint, grenzt sich Bourdieu explizit von diesem ab. Er erkennt das Verdienst von Vertretern des Humankapital-Ansatzes zwar insofern an, als dass diese das Verhältnis von „Erziehungsinvestitionen und durch ökonomische Investition generierte Profitraten“ untersucht haben, kritisiert aber, dass hierbei die „am besten verborgene und sozial wirksamste Erziehungsinvestition [...], nämlich die Transmission kulturellen Kapitals in der Familie“ unberücksichtigt bleibt (ebd.: 185f).

b. Soziales Kapital

Neben dem kulturellen Kapital hat Bourdieu dem sozialen Kapital eine wichtige Rolle zugeschrieben. Hierbei betont er besonders die Ressourcenfunktion von Sozialkapital:

„Das Sozialkapital ist die Gesamtheit der aktuellen und potentiellen Ressourcen, die mit dem Besitz eines dauerhaften Netzes von mehr oder weniger institutionalisierten Beziehungen gegenseitigen Kennens oder Anerkennens verbunden sind; oder, anders ausgedrückt, es handelt sich dabei um Ressourcen, die auf der Zugehörigkeit zu einer Gruppe beruhen“ (Bourdieu 1983: 190f).

Bourdieu fasst Sozialkapital als individuelles Gut auf. In welchem Umfang ein Individuum nun über Sozialkapital verfügen kann, hängt von der Ausdehnung des „Netzes der tatsächlich mobilisierbaren Beziehungen [...] und vom ökonomischen, kulturellen oder symbolischen Kapital der damit erreichbaren Personen“ ab (Haug 1997: 4). Sozialkapital beruht auf materiellen und symbolischen Austauschbeziehungen, und es bestärkt diese wiederum (vgl. Bourdieu 1983: 191). Das Beziehungsnetz ist das Produkt einer fortlaufenden Institutionalierungsarbeit, die sowohl bewusst als auch unbewusst Beziehungen zu anderen schafft und erhält (vgl. ebd.: 192). Wiederholte Austauschakte reproduzieren Sozialkapital und verbrauchen Zeit und Geld – und damit in direkter oder indirekter Form auch ökonomisches Kapital (vgl. ebd.: 193).

c. Kapitalumwandlungen

Trotz der Bedeutung, die Bourdieu kulturellem und sozialem Kapital beimisst – die Grundlage zum Erwerb anderer Kapitalarten bleibt das ökonomische Kapital. So können mit ökonomischen Kapital und einer zu leistenden Transformationsarbeit andere Kapitalarten erworben werden (vgl. Bourdieu 1983: 195). Wenn also ökonomisches in kulturelles oder soziales Kapital umgewandelt werden soll, können die Umwandlungskosten in Arbeitszeit gemessen werden. Es können hier jedoch auch Umwandlungsverluste auftreten.

Die Rückwandlung von sozialem in ökonomisches Kapital ist grundsätzlich möglich, wenn auch risikoreich (vgl. Haug 1997: 4). Bei Sozialkapital als einem „Kapital von langfristig

³⁹ Zu den bekanntesten Vertretern des Humankapital-Ansatzes zählt Becker: „Human capital means investment in training, education, or even work experience that increases one's productivity and therewith earns a money return“ (Becker 1993, zitiert nach Light 2004: 146). „Die größten langfristigen Investitionen, die man in die eigene Person machen kann und welche zu einer Vermehrung von finanziellem Kapital führen, sind Becker zu Folge Training und Bildung. Wirtschaftswissenschaftler sehen in persönlichen Qualifikationen eine Kapitalreserve, die mit der von finanziellem Kapital gleichzusetzen ist“ (Rahn 2007: 7).

nützlichen Verpflichtungen [...] besteht immer die Gefahr, dass die Anerkennung einer Schuldverpflichtung, die angeblich aus einer derartigen vertragslosen Austauschbeziehung entstanden ist, verweigert wird" (Bourdieu 1983: 197).

3.3.2 Sozialkapital nach Coleman und Putnam

Ende der 1980er Jahre verhilft Coleman dem Sozialkapitalansatz zu einer verstärkten Popularität (vgl. Coleman 1988). Er betrachtet es aus der *rational choice*-Perspektive als „sozialstrukturelle Ressource“, auf welche Individuen in gleicher Weise wie auf andere Kapitalarten zugreifen können (vgl. Coleman 1991: 392). Während Bourdieu sich von dem Humankapital-Ansatz distanziert hat, schreibt ihm Coleman eine Bedeutung zur Abgrenzung des Sozialkapitalkonzepts zu. Zudem betont er die Interaktionswirkung der beiden Kapitalarten: Grundlage dieser Interaktionswirkung ist ein Netzwerk von Individuen, in dem die einzelnen Knoten Humankapital darstellen und Sozialkapital den Beziehungen zwischen mindestens zwei Individuen inhärent ist (vgl. ebd.: 395).⁴⁰ Einzelne Individuen greifen über ihre sozialen Beziehungen auf das Humankapital anderer zu. Für die Gewährleistung einer Handlungsbegünstigung für alle an einem Netzwerk Beteiligten gelten zwei Bedingungen: ein Vertrauen der Individuen zueinander und die Gültigkeit von Reziprozitätsnormen, welche das Erwidern einer Leistung sicherstellen. Vertrauen zwischen Netzwerkangehörigen bildet die Basis für gegenseitige Erwartungen und Verpflichtungen – letztere gehören nach Coleman neben Normen zu den wichtigsten Formen von Sozialkapital.⁴¹ Coleman legt auch verschiedene Dimensionen von Sozialkapital fest, wobei die bindende (*bonding*) und die Brücken bildende (*bridging*) Funktion als besonders wichtig gelten. Bindendes Sozialkapital verstärkt die Bindungen durch das Zugehörigkeitsgefühl und Vertrauen in einer sowieso schon existierenden Gemeinschaft. Bei einer Brücken bildenden Funktion werden „strukturell unterschiedliche Menschen“ (Schnur 2003: 60) zusammengeführt, wodurch auch das Zusammengehörigkeitsgefühl in einer Gemeinschaft gestärkt wird. Ein anderer Aspekt des Brücken bildenden Sozialkapitals ist der, dass hierbei Verbindungen zwischen einer Gemeinschaft und externen Personen, Gruppen oder Institutionen hergestellt werden. Neben den erwähnten Formen und Dimensionen betont Coleman die Eigenschaft von Sozialkapital als öffentlichem Gut, an dem „keine individuellen Eigentumsrechte verliehen oder geltend gemacht werden können“ (Meier 1996: 13, zitiert nach Schnur 2003: 69).

Bourdieu und Colemans Konzepten von Sozialkapital ist gemein, dass sie dieses als „instrumentell einsetzbare, individuelle, aber nicht unabhängig von anderen Personen verfügbare Ressource“ auffassen. Putnam hingegen, der auf Colemans Denkmodell aufbaut, betrachtet Sozialkapital verstärkt als „Ressource von Gemeinschaften“ und versucht, „eine

⁴⁰ Hier unterscheidet sich Coleman von Bourdieu, der das Sozialkapital als Eigenschaft der individuellen Akteure versteht.

⁴¹ Andere Formen sind nach Coleman Informationspotenzial, Herrschaftsbeziehungen und Soziale Organisationen (vgl. Rahn 2007: 9).

Lösung für Probleme des kollektiven Handelns durch Gemeinschaft und Vertrauen [...] zu finden“ (alle Zitate: Haug 2000: 62; 64). Putnams Auffassung von Sozialkapital scheint geeignet für die Identifikation von Kollektivproblemen, ihrer Formulierung und der Aktivierung von gemeinschaftlichem Engagement zu ihrer Behebung: „Social Capital here refers to features of social organization, such as trust, norms, and networks, that can improve the efficiency of society by facilitating coordinated actions“ (Putnam 1993: 167). Ein hohes Maß an Sozialkapital in einer Gemeinschaft befördert die Bereitschaft zu gemeinsamen Aktionen. Das Vertrauen, welches durch Reziprozitätsnormen und Netzwerke zivilen Engagements gebildet wird, schafft die Voraussetzung für kollektives Handeln. Vertrauen, Normen und soziale Netzwerke gelten bei Putnam (wie auch bei Coleman) als Kernelemente von Sozialkapital.

3.3.3 Lokales Sozialkapital in Suburbia-Quartieren

Das in einem bestimmten Gebiet verortete Sozialkapital wird im Folgenden als lokales Sozialkapital bezeichnet (vgl. Schnur 2003). Es sind die Bewohner/innen des abgegrenzten Raumes, die die Ressource dieser lokalisierten Kapitalform nutzen können. Hierbei wird sowohl das Sozialkapital, welches als Individualressource im Sinne Colemans verfügbar ist als auch dasjenige, welches Putnam zur Lösung von Kollektivproblemen vorschlägt, miteinbezogen.⁴² Lokales Sozialkapital entsteht innerhalb einer Gemeinschaft, hier Nachbarschaft, und kann als Kollektivgut genutzt werden, welches wiederum auf die Bewohnerschaft zurückwirkt. In Anlehnung an Coleman kann lokales Sozialkapital in drei Erscheinungsformen auftreten, nämlich aus generalisiertem Vertrauen, aus sozialen Netzwerken und aus sozialen Normen verbunden mit wirksamen Sanktionen (vgl. ebd.: 73f). Die lokale Identifikation der Bewohner/innen mit ihrem Wohnort gilt als wichtige Determinante für Sozialkapital-Akkumulation. Die Nachbarschaft als „bedeutende, originär lokale Primärgruppe“ (ebd.) trägt zu einer ausgeprägten Identifikation mit dem Quartier bei.

Auch räumliche Strukturen können die Bildung lokalen Sozialkapitals begünstigen, wobei der Einfluss der gebauten Umwelt für die Stärkung sozialer Beziehungen nicht überbewertet werden darf.

Suburbane Wohngebiete weisen bezüglich der baulich-räumlichen Ausgangsbedingungen für die Bildung von lokalem Sozialkapital sowohl Vor- als auch Nachteile auf. Auch die sozialen Merkmale der Wohnbevölkerung beeinflussen in verschiedener Hinsicht die Ausbildung lokalen Sozialkapitals. Die Kombination aus baulich-räumlicher und sozialer Infrastruktur in suburbanen Quartieren hat Auswirkungen auf das Maß, in welchem Individuen über Sozialkapital als Ressource verfügen können.⁴³

⁴² Auf Grund des letztgenannten Kollektivansatzes beziehen sich US-amerikanische Stadtforscher/innen vornehmlich auf Putnam, wenn sie Sozialkapital auf Quartiersebene untersuchen (vgl. Light: 145-151).

⁴³ Ich werde also im Folgenden das Konzept des lokalen Sozialkapitals dazu verwenden, die Ressourcen, über welche Umlandbewohner/innen verfügen, zu identifizieren, obwohl es vielfach – und das meines Erachtens zu

3.3.3.1 Baulich-räumliche Infrastruktur zur Bildung von Sozialkapital

Die Bildung lokalen Sozialkapitals kann, wenn auch nur zu einem geringen Maß, durch bauliche Charakteristika beeinflusst werden. Hierbei spielen beispielsweise die baulichen Voraussetzungen für „kommunikationsfreundliche Treffpunkte“ eine wichtige Rolle, wobei „durcharrangierte“ und „durchgestylte“ Freiräume weniger kommunikationsfördernd sind als „im baulichen und im sozialen Sinne ‚unfertige Räume‘“ (Rohr-Zänker 1998: 32). Hierbei eignen sich öffentliche oder halböffentliche Räume grundsätzlich besser als private Räume für die Kontaktaufnahme.

Weitere Orte der Kommunikation sind Versorgungseinrichtungen im Gebiet, da die „gefühlsmäßige Bindung an die gegenständliche und soziale Welt des Quartiers“ wächst, wenn „zahlreiche Versorgungs- und Freizeit-Aktivitäten in der Nähe der Wohnung ausgeführt werden [können]“ (Rohr-Zänker 1998: 33). Auch andere empirische Untersuchungen belegen, dass „Nutzungsoptionen im Nahraum die Standortzufriedenheit und langfristige Standortbindungen“ beeinflussen (Beckmann/Witte 2006: 220). Die Kontaktaufnahme zwischen den Bewohner/innen wird auch durch die baulichen Elemente gefördert, die eine Fußläufigkeit im Gebiet ermöglichen und eine Pkw-Nutzung einschränken. Untersuchungen haben ergeben, dass eine starke Pkw-Nutzung Bewohner/innen voneinander trennt, da sie gegenseitig um den Platz auf der Straße wetteifern (vgl. Alexander/Tomalty 2003). Dieser verursachte Stress hat zur Folge, dass Bewohner/innen eines Wohngebiets ihren Nachbar/innen gegenüber intoleranter werden und Konkurrenzdenken an Stelle von Gemeinschaftsgefühl tritt (ebd.: 3). Außerdem wird durch die Pkw-Nutzung die „Schnittmenge“ an potentiellen Wegen im öffentlichen Raum, auf denen sich Nachbar/innen begegnen können, eingeschränkt. Während Suburbaniten im idealtypischen Fall nur den Weg zwischen Haustür und Garage oder wohnungsnahem Pkw-Stellplatz zurücklegen, muss von Bewohner/innen innerstädtischer Mehrfamilienhäuser selbst bei Pkw-Nutzung in den meisten Fällen ein Fußweg durch den öffentlichen Raum zu ihrem Parkplatz zurückgelegt werden. Zudem beginnt in urbanen Mietshäusern der öffentliche Raum vor der Wohnungstür (vgl. Schmitt 2006: 127), so dass dem Treppenhaus als Kommunikationsort für die Bewohner/innen ein wichtiger Stellenwert zukommt.

Es lässt sich nicht pauschal feststellen, ob „kommunikationsfreundliche Treffpunkte“ vermehrt in suburbanen Quartieren existieren – das hängt von der spezifischen Gestaltung der einzelnen Gebiete ab. Man kann jedoch annehmen, dass in Suburbs oft eine sehr deutliche

Recht – kritisiert wurde: Es besteht beispielsweise die Gefahr der Verschleierung von Missständen in Quartieren, da der Schwerpunkt auf der Identifikation von Potentialen liegt und damit keine Problemlösungsstrategien entwickelt werden können. Zudem könnte eben durch diese Betonung der quartiersinternen Lösungsmöglichkeiten ein politischer „Missbrauch“ durch fehlende Verantwortungsübernahme bei Quartiersproblemen erfolgen (vgl. Mayer 2003). Neben dieser inhaltlichen Kritik wird dem Konzept vorgeworfen, Analyseebenen zu vermischen und Dimensionen mit Indikatoren genauso wie Ursachen mit Wirkungen gleichzusetzen (vgl. Haug 1997: 40; Schnur 2003: 87; Rahn 2007: 12). Zudem dürfen negative Wirkungen von Sozialkapital nicht ignoriert werden, welche sich beispielsweise in „mafia-ähnlichen“ Sozialstrukturen äußern können (vgl. Haug 1997: 23, 28; Putnam 2000: 350ff; Schnur 2003: 78).

Trennung zwischen öffentlichem und privatem Raum existiert („Gartenzaun“), wohingegen diese Grenzen im urbanen Bereich eher „verschwimmen“. Grundsätzlich lässt sich nicht eindeutig feststellen, ob die Voraussetzungen für die Kontaktaufnahme in suburbanen Gebieten per se günstig oder ungünstig sind.

Bezüglich der Ausstattung des Quartiers mit Versorgungseinrichtungen scheinen die suburbanen gegenüber den urbanen Gebieten benachteiligt zu sein, da es sich hier zumeist um reine Wohngebiete handelt.

Bewohner/innen suburbaner Gebiete nutzen den Pkw viel häufiger als diejenigen innerstädtischer Gebiete (vgl. BMVBS 2008: 94⁴⁴), was die Kontaktaufnahme zwischen Nachbar/innen erschwert und somit keine gute Voraussetzung für die Bildung lokalen Sozialkapitals ist (vgl. Alexander/Tomalty 2003).

Ein weiterer Effekt, der durch die baulich-räumliche Struktur bewirkt wird, ist die Erhöhung der Wohnzufriedenheit und damit der Identifikation mit dem Gebiet. Letztere wird durch das Gefühl ausgelöst, dass das eigene Wohngebiet mit seinen Charakteristika ein besonderer Ort in der Stadtregion ist – bezogen auf Architektur, Gestaltung, Geschichte und Kultur der Bewohner/innen. Im suburbanen Raum könnte das Fehlen historischer Bezüge durch eine besondere Architektur des Quartiers kompensiert werden – was aber meistens nicht der Fall ist. Sowohl standardisierte Reihenhaushaus- als auch individualistische Siedlungen verschaffen einem gelebten Individualismus Raum, welcher nicht die Bildung einer kollektiven Identität mit einem Quartier fördert.

3.3.3.2 Nachbarschaft und Sozialkapital

Nachbarschaftliche Beziehungen, welche ein Vertrauen auf Hilfe in Notsituationen durch die Nachbar/innen einschließen, tragen wesentlich zur Bildung sozialen Kapitals bei (vgl. Rahn 2007: 18). Hierbei können nachbarschaftliche Verbindungen zwischen Suburbia-Bewohner/innen als eigener Typus betrachtet werden, der sich von Kontakten zwischen Bewohner/innen des urbanen oder ländlichen Raumes unterscheidet.⁴⁵ Für die suburbane Nachbarschaft sind demnach kollektive Normen wichtig, wobei sich diese im Gegensatz zu dörflicher Gemeinschaft nicht aus tradierten Normen ergeben, sondern aus sozialen Prozessen der Bewohner/innen resultieren (vgl. Menzl 2007: 279). Auch in Bezug auf Zusammensetzung, Funktionen und Charakteristika von Nachbarschaft unterscheidet sich die suburbane Ausprägung von der urbanen oder dörflichen Form. Während dörfliche Nachbarschaften räumlich determiniert sind, zeichnen sich städtische Nachbarschaften durch eine soziale

⁴⁴ Nach Ergebnissen der MiD 2008 fahren nur 41 Prozent der Kernstadtbewohner/innen täglich mit dem Pkw, während fast zwei Drittel der Bewohner/innen von verdichteten und ländlichen Kreisen ihr Fahrzeug täglich nutzen (vgl. BMVBS 2008: 95).

⁴⁵ Die Ausführungen zu suburbaner Nachbarschaft beziehen sich auf Menzls Empirie in der suburbanen Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Er stellt hierbei die in der Literatur herausgearbeiteten Gegensätze von städtischer und ländlicher Nachbarschaft seiner Empirie zu Nachbarschaftsbeziehungen gegenüber. Die hier folgenden Verweise auf den suburbanen Nachbarschaftstypus basieren demnach auf Menzls Empirie und werden anhand meiner eigenen Befragungen überprüft werden (vgl. Menzl 2007).

Determinierung aus, welche von Rohr-Zänker auch als „Bastelnachbarschaften“ bezeichnet werden (Rohr-Zänker 1998: 1). In der Nachbarschaft des suburbanen Raumes, zumindest nach Menzls Empirie, überlagern sich diese beiden Formen, so dass Bewohner/innen sowohl engere Bindungen zu ihren räumlich nächsten Nachbar/innen haben, als auch auf ein Beziehungsnetzwerk, welches sich über das gesamte Wohngebiet erstreckt, zugreifen (ebd.: 280). Funktionen und Charakteristika des suburbanen Nachbarschaftstypus' können vorwiegend mit denen der urbanen Nachbarschaft kontrastiert werden. Während für Städte die meisten der ursprünglich von Hamm (ders. 1973: 80 ff) beschriebenen Funktionen von Nachbarschaft nicht mehr beobachtet werden können, kann dieser Bedeutungsverlust für die suburbane Nachbarschaft nicht festgestellt werden. So betont Menzl für die von ihm befragten Bewohner/innen die Bedeutung der wechselseitigen Unterstützungen (vgl. Menzl 2007: 281). Während städtische Nachbarschaften zunehmend als unverbindlich und distanziert charakterisiert werden, gilt dies nicht für den suburbanen Raum. So wiesen Suburbaniten dezidiert auf die für sie große Bedeutung von Ritualen, Normen und Traditionen hin (ebd.).

Ein wichtiger Grund dafür, dass Bewohner/innen des suburbanen Raumes engere Beziehungen knüpfen, wird in der Homogenität der Bevölkerungszusammensetzung gesehen. Durch die relative Nähe von Suburbaniten bezüglich ökonomischer und demographischer Faktoren wird das Konfliktpotential minimiert, da ähnlichere Vorstellungen von der „richtigen“ Lebensführung vorherrschen, als dies in einem innerstädtischen Quartier mit heterogen zusammengesetzter Bevölkerung der Fall ist. Funktionierende Nachbarschaften, welche die Ortsbindung fördern, sind umso wahrscheinlicher, je homogener sozialer Status, Lebensstil und Stellung im Lebenszyklus der Wohnbevölkerung sind (vgl. Hamm 2000).⁴⁶

Die Homogenität wird u.a. durch eine ähnliche Stellung im Lebenszyklus geschaffen. Das bringt mit sich, dass die Kinder häufig in einem annähernd gleichen Alter sind – und Kinder gelten als Katalysatoren für die Bildung lokalen Sozialkapitals. Auch die Tatsache, dass sich die Mehrzahl der Bewohner/innen freiwillig zu dem Zuzug in das Umland entschlossen haben und nicht durch ökonomische Restriktionen oder Diskriminierungen von außen dazu gebracht wurden, fördert die Homogenität und damit die Bildung lokalen Sozialkapitals.

Ortsbindung beziehungsweise lokales Sozialkapital werden durch Persistenz gefördert – verschiedene empirische Untersuchungen bestätigen diesen positiven Einfluss der Wohndauer (vgl. Übersicht bei Friedrichs/Oberwitter 2006: 464; vgl. Schnur 2003: 189ff). Dieser Kausalzusammenhang entsteht auf der Basis von Gewöhnungseffekten und der mit der Wohndauer im Allgemeinen zunehmenden sozialen Kontaktintensität im Quartier. Auch wenn die absolute Wohndauer der Bewohner/innen einiger suburbaner Wohngebiete wegen der jün-

⁴⁶ Grundsätzlich befördert eine homogene Bevölkerungszusammensetzung zwar die soziale Bindung unter Nachbar/innen. Nähe kann aber auch zu Statuskonkurrenzen, sozialen Schließungen und einem Ringen um normative Ordnungen führen, welche auch als die negativen Effekte von lokalem Sozialkapital gewertet werden können.

geren Bausubstanz nicht so hoch ist wie beispielsweise in urbanen Gründerzeitquartieren, so lässt sich doch vermuten, dass sich ein ähnlicher Zuzugszeitpunkt und eine zu erwartende niedrige Fluktuation aufgrund eines hohen Eigentumsanteils positiv auf die Bildung lokalen Sozialkapitals auswirken.

Die täglich zur Verfügung stehende Zeit hat auch wesentlichen Einfluss auf Bildung und Stärkung von lokalem Sozialkapital, da Sozialkapital den Beziehungen zwischen Individuen inhärent ist und sich ein Aufbau dieser Beziehungen oft als zeitintensiver Prozess darstellt. Die tägliche Zeit, die Personen im Wohnumfeld verbringen (können), ist neben der Zeit für Erwerbsarbeit auch abhängig von dem Aufwand, der für den Weg zur Arbeit aufgewendet wird. Nach Harvey (1998) kann man diese beiden Komponenten, Arbeits- und Pendelzeit, als Pflöcke bezeichnen, die Fixpunkte im Alltag der Erwerbstätigen darstellen und um die herum die restliche Zeit arrangiert wird (vgl. Kramer 2005: 203).

Bewohner/innen monofunktionaler Wohngebiete, wie im Berliner Umland der Fall, pendeln grundsätzlich vergleichsweise lange zur Erwerbsarbeitsstätte. Neben Umfang und Lage der Arbeitszeit entscheiden in Suburbia also insbesondere die Arbeitswege über die Gestaltung des Alltags und die Menge der verbleibenden freien Zeit. Da durch Arbeits- und Pendelzeit weniger Aufenthaltszeit im Quartier zur Verfügung steht, wirkt sich diese Zeitknappheit prinzipiell negativ auf die Bildung und Stärkung lokalen Sozialkapitals aus. Es sind jedoch nicht alle Bewohner/innen gleichermaßen von dieser Zeitknappheit im Wohngebiet betroffen.

Durch die Unterschiede in den Haushaltsformen und die jeweiligen beruflichen Kontexte ergeben sich differierende Zeitbudgets. Aufgrund der zeitlichen Pendelbelastung ist es gerade für Familien mit (kleinen) Kindern häufig nicht möglich, dass beide Elternteile vollbeschäftigt sind. Würden in verdichteten, multifunktionalen Gebieten die Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen, wie sie beispielsweise in den betrachteten Gebieten gelten, für erwerbstätige Eltern ausreichen, so kommt es im Umland aufgrund der langen Anfahrtswege zu zeitlichen Engpässen. Verschiedene empirische Untersuchungen (vgl. Menzl 2006) belegen, dass sich zumeist Frauen in ihrer Erwerbsarbeitszeit beschränken, während Männer mehrheitlich einer Vollzeitbeschäftigung nachgehen. Aus den unterschiedlichen Erwerbsarbeitszeiten ergibt sich damit eine – meist anhand der Geschlechterlinie – differierende Quartierszeit⁴⁷: Während Vollzeit erwerbstätige Männer das suburbane Wohngebiet hauptsächlich als Schlafort unter der Woche („Schlafstädte“) und als Erholungsort am Wochenende ansehen, verbringen nicht oder Teilzeit erwerbstätige Frauen erheblich mehr Zeit vor Ort. Hier knüpfen sie, häufig über ihre Kinder, Kontakte zu Nachbar/innen. Dem „hochmobilen Leben

⁴⁷ Quartierszeit definiere ich im Folgenden als die Zeit, die täglich von Bewohner/innen in ihrem Wohngebiet verbracht wird.

der Männer in zwei Welten steht die starke Orts- und Rollengebundenheit der Mütter gegenüber, die durch lokale Rahmenbedingungen eher noch verstärkt wird⁴⁸ (ebd.: 407).

Exkurs 2: Suburbia, Sozialkapital und Community

In der Kommunitarismus-Debatte⁴⁹ gibt es verschiedene Sichtweisen auf die Auswirkungen von Suburbanisierung auf die Gesellschaft und suburbaner Wohngebiete auf die Gemeinschaft ihrer Bewohner/innen. Suburbane Wohngebiete gelten bei ihren Kritiker/innen als die Orte, an welchen sich negative Tendenzen bezogen auf den Zusammenhalt in der Gesellschaft ausbilden. Zu den prominentesten Kritikern kann Putnam gezählt werden, der suburbane Wohngebiete als „one of the scapegoats for the loss of social capital“ identifiziert (Lupi/Musterd 2006: 801). Ob suburbane Wohngebiete wirklich einen Einfluss auf die Sozialstruktur und damit das Sozialkapital ihrer Bewohner/innen haben, untersuchen Lupi/Musterd (ebd.) in zwei niederländischen suburbanen Quartieren. Zur Orientierung gehen sie der von dem Netzwerktheoretiker Wellmann formulierten „Community-Question“ nach. Die Frage nach der Community in einem Gebiet kann anhand der drei Konzepte „Community Lost“, „Community Saved“ und „Community Transformed“ beantwortet werden. Letzteres geht weder von einem totalen Gemeinschaftsverlust („Community Lost“) noch von dem Allheilmittel der kommunalen Solidarität („Community Saved“) aus, sondern von Quartieren, in denen die Bewohner vor allem funktional an das Gebiet gebunden sind und dieses auch nicht der einzige Ort der sozialen Kohäsion ist (vgl. ebd.: 807). Die Quartiersforschung hat sich in den letzten 50 Jahren zunehmend dem „Community Transformed“-Ansatz zugewendet - die Debatte um suburbane Wohngebiete beinhaltet jedoch Argumente aus allen drei Konzepten (vgl. ebd.: 807).

Mit seiner Beschreibung des typischen individualisierten und entwurzelten Suburbaniten hat Whyte die „Lost“-Perspektive der Community-Question etabliert (vgl. ebd.: 804). Seit den 1950ern werden ähnliche Einschätzungen von Forscher/innen in dem Sinne abgegeben, dass das suburbane Leben privatisiert wird und dort wohnende Personen jede Art des „Place Attachment“ verlieren (ebd.). Beispielsweise argumentieren auch Kunstler (1993) und Auge (1995) im Sinne der verlorenen Ortsbindung, indem sie der Stadtplanung vorwerfen, in den letzten 50 Jahren „places without identity, non-places“ geschaffen zu haben und dass das Ergebnis „bad human habitats [...] without history and tradition“ sind (ebd.: 805). Putnam betont in der Logik des „Community-Lost“-Ansatzes die negativen Auswirkungen der täglichen Pendelzeit zur Arbeit oder zum Einkaufszentrum auf das Eingebundensein in die lokale Gemeinschaft. Er führt aus, dass jede zusätzliche tägliche Pendelzeit von auch nur zehn Minuten am Tag die Einbindung in Gemeinschaftsbelange um zehn Prozent reduziert (vgl. Putnam 2000: 479). Gans hingegen hat in seiner Studie über das suburbane Levittown keine Hinweise zur Bestätigung des „Community-Lost“-Ansatzes gefunden. Er beschreibt die Suburbaniten als Menschen, die aufgrund ihrer soziodemographischen Merkmale auch genauso gut in Städten leben könnten. Er kommt außerdem zu dem Schluss, dass Suburbaniten einen ausgeprägten Gemeinschaftssinn haben und dass sie hier genauso wie andernorts gute nachbarschaftliche Beziehungen pflegen können (vgl. Lupi/Musterd 2006: 806).

Andere Stadtforscher/innen nehmen eindeutig die „Community-Saved“-Perspektive ein, wenn sie davon ausgehen, dass durch die Homogenität der Bevölkerung leichter soziale Kontakte entstehen, die vornehmlich für eine Ortsbindung verantwortlich gemacht werden. Dies scheint auch eine internationale Studie zu Auswirkungen des suburbanen Lebens auf soziales und psychologisches Wohlbefinden zu bestätigen. Hier wird die Aussage getroffen, dass die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung auch zu einer größeren Ortsbindung („place attachment“) führt (vgl. ebd.: 805).

Der „Community-Transformed“-Ansatz geht der „Community-Question“ unabhängig von den Debatten um „Community“ im engeren Sinne nach. Suburbane Gebiete bewirken weder eine enge Gemeinschaft und starke Ortsbindung noch genau das Gegenteil, sondern bieten eher den Rahmen für eine „collective organisation of individuality“ (ebd.: 806). Bezogen auf die von Lupi und Musterd untersuchten Gebiete kann der „Community-Transformed“-Ansatz bestätigt werden. Hiermit wird deutlich, dass Wohngebiete zwar nicht (mehr) die einzige Basis sozialer Integration und Kohäsion sind, aber der (Nah-) Raum immer noch eine wichtige Rolle für soziale Bindungen spielt. Letztere sind nur informeller und weniger sichtbar geworden. Demzufolge unterscheiden sich suburbane Gebiete nicht von urbanen Gebieten und wirken sich demzufolge auch nicht anders als andere Gebiete auf die Sozialbezüge der Bewohner/innen aus.

⁴⁸ Suburbias Männer wurden (für vergangene Suburbanisierungsphasen) auch als „Pendler zwischen den Welten“ bezeichnet (Frank 2003: 282).

⁴⁹ Diese weitgehend ideologisch geprägte Debatte wurde ursprünglich vor allem in den USA geführt. Die Beschwörung von Gemeinschaftswerten zur Bildung einer „community“ ist eng mit der Idee der Nutzung sozialen Kapitals verbunden. Als Ideal wird die Bildung kleiner und homogener Gemeinschaften angestrebt, auf deren Grundlage die Bildung einer „neuen Verantwortungsgesellschaft, eine moralische Erneuerung der sozialen und politischen Werte und ein neues Pflichtbewusstsein“ gefordert wird (Rohr-Zänker 1998: 5).

3.3.4 Zwischenresümee und Forschungsfragen

In welchem Maße Bewohner/innen auf lokales Sozialkapital als Handlungsressource zur Alltagserleichterung zurückgreifen können, ist also neben individuellen Einstellungen und Präferenzen von den unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen abhängig.

In den von mir betrachteten Gebieten werden zunächst die Sozialkapital fördernden baulich-räumlichen Voraussetzungen untersucht und hierzu Interviewaussagen zu wahrgenommenen Treffpunkten im Quartier, zu Versorgungseinrichtungen und Fußläufigkeit beziehungsweise Autonutzung im Wohngebiet herangezogen.

Bezüglich der soziodemographischen Struktur wird der Frage nachgegangen, ob die dort lebende Bevölkerung sich tatsächlich derart homogen darstellt, dass hieraus ein hohes Potential für die Bildung lokalen Sozialkapitals erwachsen könnte. Hiermit in Verbindung stehend wird auch untersucht, in welchem Ausmaß kollektive Normen (als Kernelemente von Sozialkapital) wirken.

Wie schon mehrmals betont, zählt die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet und der Nachbarschaft zu den wesentlichen Voraussetzungen für die Bildung von lokalem Sozialkapital. Aus diesem Grund werden die Zufriedenheit mit dem Wohnort und die Qualität der nachbarschaftlichen Beziehungen anhand von Interviewaussagen analysiert.

In den vorangegangenen Ausführungen wurde deutlich, dass zeitliche Dimensionen eine wesentliche Rolle bei der Stärkung lokalen Sozialkapitals spielen. Zum einen ist die Wohndauer hierbei von Bedeutung, worauf im Auswertungsteil jedoch nicht eingegangen wird, da diese bei allen Befragten aufgrund des jungen Suburbanisierungsprozesses im Berliner Umland ähnlich gering ist. Die Quartierszeit als zweite zeitliche Dimension spielt hingegen hinsichtlich der Frage, ob es geschlechtsspezifisch unterschiedliche Voraussetzungen für Sozialkapital-Bildung gibt, eine entscheidende Rolle. Hierbei wird die Annahme untersucht, ob Frauen in den Untersuchungsgebieten über mehr Quartierszeit verfügen und ob diese auch zu einer unterschiedlichen Verfügbarkeit von individuellem Sozialkapital führt.

Zusätzlich zur Analyse der Voraussetzungen zur Bildung von lokalem Sozialkapital wird dargestellt, in welcher Weise Formen von individuellem Sozialkapital, beispielsweise durch eigenes Engagement im Wohngebiet oder intensive nachbarschaftliche Verbindungen, bereits vorhanden sind. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf die soziale Einbindung von Frauen in Quartiersbelange gelegt und gefragt, ob diese ihr Potential nutzen und sich daraus tatsächlich Erleichterungen im Alltag der Frauen ergeben.

So kann abschließend eine Aussage darüber getroffen werden, ob die suburbanen Siedlungsstrukturen der Untersuchungsgebiete einen (positiven oder negativen) Einfluss auf die Bildung lokalen Sozialkapitals besitzen. Hinsichtlich der Geschlechtergerechtigkeit und der angenommenen restriktiven Bedingungen würde eine Verfügbarkeit von Sozialkapital insbesondere für im Umland wohnende Frauen eine Ressource bedeuten, welche sie der strukturellen Benachteiligung ihres Wohnortes entgegensetzen könnten.

Im folgenden Unterkapitel werden auf Grundlage der vorangegangenen theoretischen Darstellungen die Fragestellungen und angenommenen Zusammenhänge in einem Forschungsdesign versammelt und für empirische Fragestellungen anwendbar gestaltet.

3.4 Forschungsdesign

Wie bereits anhand der Wirkung von Kontexteffekten ausgeführt, gehe ich davon aus, dass der suburbane Raum einen strukturierenden Einfluss auf das Handeln von Individuen besitzt. Der strukturierende Einfluss im Sinne der strukturellen und sozialen Kontexteffekte wirkt in zwei verschiedenen Raumeinheiten. Zum einen ist das weitere Einzugsgebiet des Wohngebiets von Bedeutung, welches aufgrund der Monofunktionalität der untersuchten Wohngebiete relevant bezüglich der Ausstattung mit Erwerbsarbeitsstätten und Kinderbetreuungseinrichtungen ist. In diesem Zusammenhang wird der strukturelle Kontext in Bezug auf Arbeits- und Betreuungseinrichtungen analysiert. Zusätzlich kommt dem Wohngebiet mit seiner baulichen und sozialen Infrastruktur eine gewisse Bedeutung zu, welche auf die Ausbildung von lokalem Sozialkapital wirken kann.

Trotz der angenommenen Bedeutung des Raumes werden die Bewohner/innen der Untersuchungsgebiete als handelnde Individuen verstanden, die sich in der Logik des *rational choice*-Ansatzes ihre Handlungsmöglichkeiten nach rationalen Kriterien aussuchen, womit sie nach einer subjektiven Nutzenmaximierung streben.

Zur Handlungserleichterung können Individuen in Anlehnung an Coleman genauso auf soziales wie auf humanes und ökonomisches Kapital zurückgreifen. Das spezifische Kapitalarsenale von Individuen beeinflusst wiederum ihre Handlungen.

Im Folgenden werden schwerpunktmäßig die Handlungen in Zusammenhang mit Arbeit und Arbeitsmobilität untersucht. Es wird aufgrund empirischer Ergebnisse anderer Studien angenommen, dass im suburbanen Raum gewisse Restriktionen hinsichtlich von Arbeit und damit verbundener Mobilität insbesondere auf den Alltag von Frauen wirken. Deshalb wird der Frage nachgegangen, ob die Ressource Sozialkapital so genutzt werden kann, dass mögliche Einschränkungen reduziert bzw. vermieden werden.

Ein vorrangiges Ziel dieser Arbeit ist es zu zeigen, dass Geschlechterrollen, Raum und individuelle Handlungen einander bedingen und nicht als voneinander unabhängige Kategorien betrachtet werden können (vgl. Wastl-Walter 2010: 13). Somit werden die wechselseitigen Beeinflussungen zwischen Geschlechterrollen und strukturierendem Raum genauso wie zwischen Geschlechterrollen und handelnden Individuen untersucht. Während letztere Wechselbeziehung einleuchtend erscheint, da Handeln grundsätzlich nicht geschlechtsrollenneutral zu bewerten ist, scheint die Relation zwischen Raum und Geschlechterrollen zunächst nur einseitig in dem Sinne, dass die räumliche Ausstattung Einfluss auf die Geschlechterrollen nehmen kann. Hierbei gilt es jedoch mit zu bedenken, dass Geschlechterrollen zwar

nicht direkt die Ausstattung der Raumeinheit beeinflussen, aber als „Filter“ für die spezifische Raumwahrnehmung für Männer und Frauen gelten können.

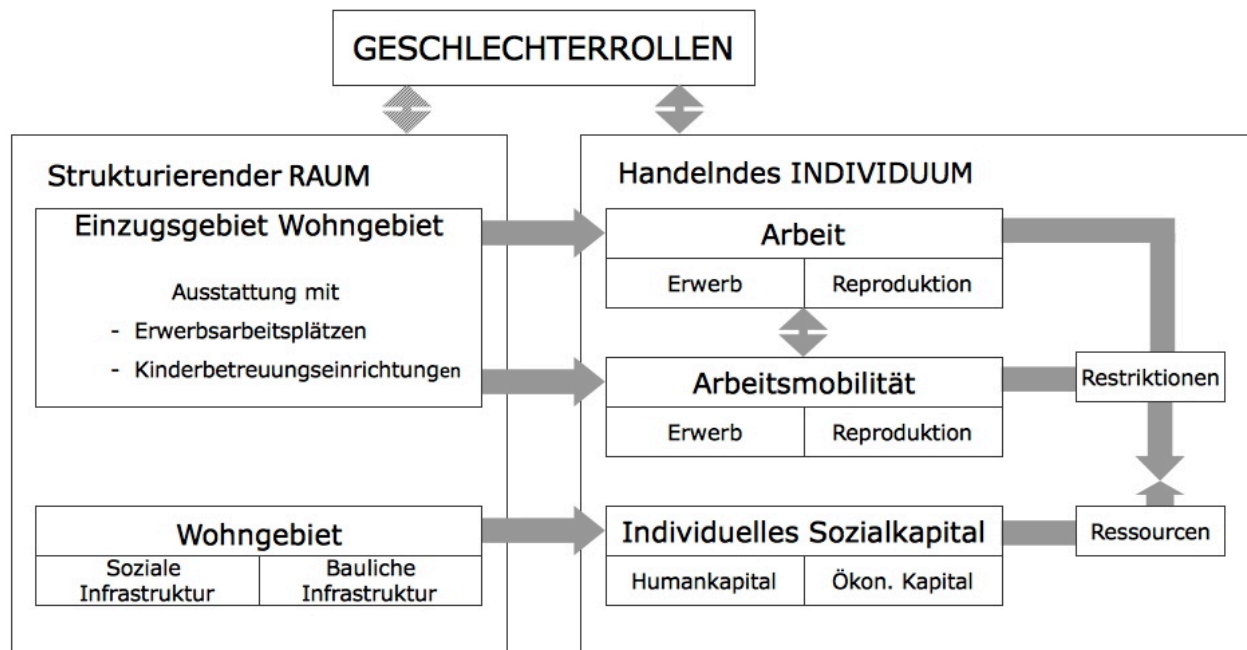


Abbildung 2: Forschungsdesign.

4 Methoden

Die folgenden Ausführungen beschreiben die methodische Vorgehensweise, wozu sowohl die quantitativen und qualitativen Erhebungen als auch die Auswahl der Untersuchungsgebiete gehören.

Die Daten, welche für die durchgeführten Analysen verwendet werden, wurden im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projektes „(Post)Suburbane Alltagsmobilität im Berliner Umland“ erhoben. Dieses Projekt wurde von 2006 bis 2010 am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin durchgeführt. Es war das Nachfolgeprojekt des im Zeitraum von 2002 bis 2005 am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin durchgeführten Projektes „Stadt der kurzen Wege“ (vgl. Gebhardt/Joos/Martin 2005; Martin 2006; Gebhardt 2009).

Ziel war es, bezogen auf die Alltagsmobilität postsuburbane Verflechtungsmuster im Umland von Berlin zu identifizieren. Drei Teilprojekte behandelten die Mobilitätsformen der Alltagsmobilität, nämlich Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitmobilität.

Die Bearbeiter/innen führten die Untersuchungsgebietsauswahl und die quantitative Erhebung gemeinsam durch. Auf diese Weise konnte eine erheblich größere Datenmenge erfasst und aufbereitet werden, als es im Rahmen der Einzelprojekte möglich gewesen wäre.

4.1 Durchführung der empirischen Erhebung

Um Bezüge zwischen raumstrukturellen Ausstattungsmerkmalen und dem Alltagsmobilitätsverhalten herstellen zu können, wurde im Vorfeld der schriftlichen Haushaltsbefragung eine Erfassung der im Umland vorhandenen Arbeitsstätten vorgenommen. Diese Aufnahme erfolgte auf Grundlage der Informationen zu Arbeitsstätten, die von den Umlandgemeinden zur Verfügung gestellt wurden. Auch vom Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) und den Industrie- und Handelskammern Brandenburgs wurden relevante Daten bereitgestellt.⁵⁰

4.1.1 Quantitative Erhebung

Im Oktober 2007 führten die Bearbeiter/innen der drei Teilprojekte zusammen mit studentischen Hilfskräften und Teilnehmer/innen eines im Rahmen des DFG-Projektes am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin angebotenen Projektseminars eine schriftliche Bewohner/innenbefragung in den zehn ausgewählten Untersuchungsgebieten durch. Als Erhebungsinstrumente dienten ein standardisierter Fragebogen und ein Wegeprotokoll (s. Anhang I und II).

⁵⁰ Leider konnte aufgrund des erheblichen zeitlichen Aufwandes erst im Anschluss an die empirische Erhebung eine umfassende Erfassung der Arbeitsstätten in Untersuchungsgebietsnähe erfolgen.

Die Erhebungsinstrumente

Der Umfang des Fragebogen betrug 18 Seiten und umfasste neben den teilprojektsspezifischen Fragen zu Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitmobilität übergreifende Fragen zum Wohngebiet, zu allgemeinen Mobilitätsaspekten, zu Lebensstilen und zu sozioökonomischen und demographischen Daten.⁵¹

Die im Rahmen dieser Arbeit schwerpunktmäßig analysierten Daten zur Arbeitsmobilität generieren sich aus Fragen zu zeitlichem Umfang von Reproduktions- und Erwerbsarbeit, zum Qualifikationsniveau der Erwerbstätigkeit, zur Erwerbsbiographie und zu Arbeitsort und Pendelzeiten. Da die Arbeitsmobilität in Paarhaushalten nicht unabhängig von dem/der Partner/in betrachtet werden kann, wurden zudem entsprechende Arbeits- und Mobilitätsangaben der Partner/innen abgefragt. Anhand dieser Fragen sollte ein umfassendes Bild des Zeitaufwandes für Reproduktions- und Erwerbstätigkeiten sowie der Pendelzeiten entstehen und außerdem herausgestellt werden, welche Haushaltsstrategien Anwendung finden und in welcher Weise geschlechtsspezifische Aufteilungen erfolgen. Während die Daten zur Erwerbsarbeitsmobilität mit dem Fragebogen erhoben wurden, erfolgte keine Abfrage der Wege im Zusammenhang mit Reproduktionsarbeit. Diese Entscheidung ist dem Charakter der Reproduktionsarbeitswege geschuldet, die häufig unbewusst „nebenbei“ erledigt werden.

Die Reproduktionsarbeitswege wurden deswegen mit Hilfe von Wegeprotokollen erfasst, welche zusammen mit den Fragebögen ausgeteilt wurden. In diese sollten die Befragten für jeweils einen Werktag und einen Samstag die Gesamtzahl ihrer Wege eintragen.⁵² Mit dem Ziel, auch geschlechtsspezifische Aufteilungen in Paarhaushalten bezüglich der Reproduktionsarbeitsmobilität zu erfassen, wurde in Zwei- oder Mehrpersonenhaushalten auch von dem/der Partner/in ein Exemplar ausgefüllt.

Die Entwürfe von Fragebogen und Wegeprotokoll wurden durch den mündlichen und schriftlichen Austausch mit einem Experten verbessert.⁵³ Nach Einarbeitung wichtiger methodischer Hinweise wurden anschließend zehn Pretests mit Bewohnerinnen und Bewohnern des Berliner Umlandes durchgeführt, woraufhin letzte Modifikationen am Fragebogen vorgenommen wurden.

Die Befragungssituation

Im Vorfeld der Erhebung wurde die Befragung über lokale Tageszeitungen und Radiosender sowie über Gemeindevertreter/innen (Bürgermeister o.ä.) angekündigt, um die Teilnahmebereitschaft der Bewohner/innen zu erhöhen. Zusätzlich wurden eine Woche vor Befragungsbeginn Informationszettel an alle Haushalte in den Untersuchungsgebieten verteilt.

⁵¹ Die Fragen orientieren sich teilweise zu Vergleichszwecken am Vorgängerprojekt „Stadt der kurzen Wege“.

⁵² Es wurden hier Wegezweck, Zieladresse, Wegedauer, Verkehrsmittelwahl, Begleitperson und Frequenz der Wege erhoben. Die Erhebung von Wegen sowohl an einem Werktag als auch an einem Samstag erfolgte deshalb, da ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten an diesen beiden Stichtagen zu vermuten ist.

⁵³ Der Experte war Mitarbeiter des früheren Zentrums für Umfrage, Methoden und Analysen (ZUMA), welches heute eine Abteilung des Gesis-Instituts ist.

Durch persönliche Abgabe und Abholung der ausgefüllten Fragebögen zu einem vereinbarten Termin ungefähr eine Woche später sollte die bei schriftlichen Befragungen ansonsten typisch niedrige Rücklaufquote erhöht werden.⁵⁴ Ein kleines Geschenk, welches bei der Abholung des Fragebogens überreicht wurde, sollte zusätzlich die Motivation erhöhen.

Zur Auswahl der Haushalte in den Untersuchungsgebieten kam kein spezifisches Verfahren - wie beispielsweise das Random-Route-Verfahren⁵⁵ - zur Anwendung, da die Gesamtanzahl der Haushalte in manchen Untersuchungsgebieten hierfür zu gering war. So wurde als maximale Stichprobe die Summe aller im Untersuchungsgebiet befindlichen Haushalte festgelegt und an jeder Haustür geklingelt. Auch durch diese Vorgehensweise kann gewährleistet werden, dass für alle Bewohner/innen eines Wohngebietes eine annähernd gleiche Wahrscheinlichkeit besteht, an der Befragung teilzunehmen.

Um tatsächlich alle Bewohner/innen gleichermaßen für die Befragung zu berücksichtigen, wurde der Befragungszeitraum derart gewählt, dass auch diejenigen, die außerhalb des Hauses erwerbstätig sind, angetroffen werden konnten.⁵⁶ Eine zufällige Auswahl der den Fragebogen ausfüllenden Person innerhalb der Haushalte wurde durch die Frage, wer mindestens 16 Jahre⁵⁷ alt ist und als nächstes Geburtstag hat, sichergestellt.

Der Rücklauf

Insgesamt wurden 1.152⁵⁸ ausgefüllte Fragebögen abgeholt, was einer Rücklaufquote von 64% bezogen auf alle in den Untersuchungsgebieten ausgeteilten Fragebögen entspricht.⁵⁹ Ausgehend von allen in den Untersuchungsgebieten vorhandenen Haushalten wurde eine durchschnittliche Rücklaufquote von 27,7 % erzielt. Einen Überblick über die Rücklaufquoten in den einzelnen Untersuchungsgebieten liefert Tabelle 2.

⁵⁴ Erfahrungen aus anderen Forschungsprojekten bestätigen diese Vorgehensweise – sie wurde unter anderem im Vorgängerprojekt „Stadt der kurzen Wege“ erfolgreich angewendet.

⁵⁵ In diesem Verfahren wird eine Route durch das Untersuchungsgebiet festgelegt und geregelt, an jeder wievielten Tür geklingelt werden soll. Damit soll gewährleistet werden, dass jede/r Bewohner/in mit derselben Wahrscheinlichkeit an der Umfrage beteiligt sein kann.

⁵⁶ Es wurde im Zeitraum von 16 bis 20 Uhr versucht, potentielle Proband/innen zu Hause zu erreichen.

⁵⁷ Das Mindestalter von 16 Jahren wurde gewählt, da Personen ab diesem Alter als selbständig mobil gelten (vgl. Scheiner 2006: 9).

⁵⁸ Zu einem späteren Zeitpunkt wurde befunden, dass 17 Fragebögen aufgrund unvollständigen Ausfüllens nicht in die Auswertung einbezogen werden konnten. So liegt den Auswertungen eine Gesamtzahl an Fragebögen von $n = 1.135$ zu Grunde.

⁵⁹ Von denjenigen, die keinen Fragebogen ausgefüllt haben, wurde der Großteil von ca. 70 % am vereinbarten Abgabetermin nicht angetroffen. Der Rest lässt sich mit Verweigerungen erklären.

Tabelle 2: Rücklauf Fragebögen nach Untersuchungsgebieten.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Untersuchungsgebiet	Haushalte [n HH]	Ausgeteilte Fragebögen [n FB verteilt]	Ausgefüllte Fragebögen [n FB zurück]	Rücklaufquote [n FB zurück - n HH]	Rücklaufquote [n FB zurück - n FB verteilt]
Altlandsberg/ Seeberg-Siedlung	272	111	77	28,3%	69,4%
Altlandsberg/ Wegendorf	172	95	65	37,8%	68,4%
Grünheide	337	131	85	25,2%	64,9%
Wildau	1.132	436	269	23,8%	61,7%
Mittenwalde	459	195	123	26,8%	63,1%
Zossen	156	92	63	40,4%	68,5%
Ludwigsfelde	453	198	128	28,3%	64,6%
Dallgow-Döberitz	641	262	143	22,3%	54,6%
Schönwalde-Glien	174	87	57	32,8%	65,5%
Velten	356	194	142	39,9%	73,2%
<i>Gesamt</i>	<i>4.152</i>	<i>1.801</i>	<i>1.152</i>	<i>27,7%</i>	<i>64,0%</i>

Von 83,2% der Haushalte, die an der Fragebogenerhebung teilgenommen hatten, wurden auch Wegeprotokolle ausgefüllt, wobei hier Unterschiede bezüglich des Umfangs (Anzahl der Wegeprotokolle pro Haushalt und Anzahl der Stichtage) zu verzeichnen sind. Insgesamt wurden von 944 Haushalten Angaben zu ihrer Alltagsmobilität an 2.572 Stichtagen gemacht.

Sowohl Fragebogen- als auch Wegeprotokolldaten wurden computergestützt mit dem Programm SPSS 17.0 bearbeitet und analysiert.

4.1.2 Qualitative Erhebung

Während die quantitativen Daten Schlüsse über die realisierte Mobilität zulassen, können die subjektiven Motive für genau dieses Verhalten wesentlich besser durch das Führen von In-

interviews in Erfahrung gebracht werden. Deshalb wurden nach der quantitativen Erhebung im Sommer 2008 jeweils projektspezifisch qualitative Interviews durchgeführt. Im schriftlichen Fragebogen hatten sich insgesamt 293 Personen für ein Interview zu einem späteren Zeitpunkt bereit erklärt und ihre Kontaktdaten angegeben. Die 20 Interviewpartner/innen wurden gezielt auf Basis der zu diesem Zeitpunkt bereinigt vorliegenden quantitativen Daten ausgewählt.

Die Auswahl der Interviewpartner/innen

Mit dem Ziel, die Komplexität des Alltags gerade für im Umland wohnende erwerbstätige Eltern⁶⁰ darzustellen, wurden Haushalte mit Kindern ausgewählt, in denen mindestens ein/eine Erwachsene/r erwerbstätig ist. Da die bei der Mehrzahl der Untersuchungsgebiete vorherrschende Haushaltsstruktur die der Familie mit Kindern ist⁶¹, wurden auch 19 der 20 Interviews mit Personen geführt, die mit ihrem/r Partner/in zusammenleben. Alleinerziehende stellen hier eine Minderheit dar, weshalb auch nur eine der zwanzig Interviewpartner/innen allein erziehend ist. Außerdem war für die teilprojektspezifischen Fragestellungen von Interesse, ob ein Wechsel des Arbeitsplatzes von Berlin ins Umland stattgefunden hat und/oder starke zeitliche Belastungen durch eine lange tägliche Erwerbsarbeits- und/oder Pendelzeit vorlagen. Da von einem erheblichen Einfluss der Sozialisation vor allem auf die weibliche Erwerbstätigkeit ausgegangen wurde, wurden zu gleichen Anteilen Interviewpartner/innen ost- als auch westdeutscher Herkunft ausgewählt. Die verschiedenen Siedlungstypen sollten dadurch berücksichtigt werden, dass Personen aus jedem Untersuchungsgebiet an der Befragung teilnehmen sollten. Letzteres ist bis auf eine Ausnahme gelungen – nur in dem vergleichsweise kleinen Gebiet Altlandsberg/Wegendorf haben sich bezogen auf die Auswahlkriterien keine geeigneten Interviewpartner/innen finden lassen.

Der Interviewleitfaden

Der Interviewleitfaden gliedert sich in sechs Komplexe, nämlich Fragen zur Wohnortwahl, zur Erwerbsarbeitsmobilität, zur Bindung an den Wohnort, zur Reproduktionsarbeit und ihrer Mobilität, zum möglichen Koppeln von Aktivitäten und auch zur Wahrnehmung postsuburbaner Zentren in Wohnortnähe (s. Anhang III). Die Frage, „Wie kam es dazu, dass Sie hierher gezogen sind“, diente als Einstieg.⁶² Mit dieser Frage nach den Gründen des Zuzugs und je nach Gesprächsbereitschaft zusätzlichen Fragen nach der persönlichen und familiären Situation, der Rolle der sozialen Kontakte im Wohngebiet und auch der Entfernung zum Arbeitsplatz sollte in Erfahrung gebracht werden, welche vielfältigen Gründe die Erwerbsarbeitsmobilität beeinflussen und in welcher Weise sich die soziale Bindung an den Wohnort und die Entfernung zum Arbeitsplatz als Argumente bei einer Wohnortentscheidung gege-

⁶⁰ Mit Eltern werden diejenigen Frauen und Männer bezeichnet, bei denen Kinder unter 18 Jahren im Haushalt leben.

⁶¹ S. Strukturdaten der Wohnbevölkerung in Anhang VIII.

⁶² Hiermit wurde auf positive Erfahrungen aus dem Vorgängerprojekt „Stadt der kurzen Wege“ zurückgegriffen.

nüberstehen. Unter Bezugnahme auf die Rolle, die der Arbeitsplatz bei der Umzugsentscheidung ins Umland gespielt hat, wurde in den thematischen Komplex zur Arbeitsmobilität übergeleitet. Hier wurden die Daten zum Pendeln und zu Erwerbsarbeitszeiten abgefragt, bevor die Zufriedenheit mit diesem Wegeaufwand thematisiert wurde. Bei einer einfachen Pendelzeit von über 30 Minuten wurde auch gefragt, ob ein Arbeitsplatz in Wohnortnähe überhaupt erwünscht wäre und ob dafür auch Einschnitte in Kauf genommen werden würden. Mit dieser Frage sollte festgestellt werden, welchen Stellenwert die Interviewten einem wohnortnahen Arbeitsplatz beimessen. Gerade bezogen auf die unterschiedlichen Strategien der Geschlechter sollte hiermit herausgefunden werden, ob Frauen tatsächlich häufiger bereit sind, unter ihrer Qualifikation in Wohnortnähe zu arbeiten. Da Wohnort und Arbeitsort die beiden Pole der Arbeitsmobilität ausmachen, wurde der Wohnortbindung ein thematischer Komplex gewidmet. Zuletzt zielten Fragen zum Nachbarschaftsverhältnis und der im Wohngebiet verbrachten Zeit genauso wie eine Frage zur lokalen Identifikation auf das Vorhandensein wie das Potenzial lokalen Sozialkapitals ab.

Der Teil zur Reproduktionsarbeit und ihrer Mobilität verdeutlicht die geschlechtsspezifische Aufteilung in den Haushalten und erlaubt Einblicke in die Beurteilung der außerhäuslichen Kinderbetreuungseinrichtungen durch die Eltern. Die Fragen zum Verbinden von Tätigkeiten und Wegen sind der Annahme geschuldet, dass Suburbaniten - und hier insbesondere Frauen - aufgrund ihres begrenzten Zeitbudgets besonders häufig Wege mit dem Ziel einer Zeitersparnis koppeln. Abschließend sollte in Erfahrung gebracht werden, ob die Bewohner/innen unabhängig von objektiven Ausstattungsmerkmalen Zentren in der Wohnortumgebung wahrnehmen, welche ihre Mobilität beeinflussen.

Der Ablauf der Interviews

Die Interviews dauerten im Durchschnitt 55 Minuten und wurden alle in den Wohnungen der interviewten Personen durchgeführt. Ich habe die 20 Interviews selbst geführt, wobei mich immer eine studentische Hilfskraft hinsichtlich der Aufnahmetechnik und bei der anschließenden Anfertigung eines Gedächtnisprotokolls unterstützt hat. Die Interviewten erklärten sich ausnahmslos mit einer Aufzeichnung des Gesprächs einverstanden, so dass alle Interviews zu einem späteren Zeitpunkt vollständig transkribiert werden konnten.

Die Transkription

Transkriptionen von Interviews haben zum Ziel, die Gespräche und damit einhergehendes Verhalten in eine Schriftform zu übersetzen, damit dieses für wissenschaftliche Analysen dauerhaft verfügbar gemacht wird. Bei der Übertragung von Audio- in Textdaten gilt ein Datenverlust als unvermeidlich.

Transkribierregeln helfen dabei, eine einheitliche Grundlage für die Verschriftlichung der Interviews zu schaffen. Es muss hierbei zunächst die wichtige Entscheidung getroffen werden, ob neben dem akustischen auch der visuelle Inhalt abgebildet werden soll. Bei einer

Konzentration auf den akustischen Inhalt muss festgelegt werden, in welcher Weise neben den geäußerten Wortfolgen auch redebegleitendes, nichtsprachliches Verhalten wie paraverbale (Räuspern, Lachen) und nonverbale Merkmale (Gesten, Blicke) erfasst werden sollen. Da paraverbale und nonverbale Merkmale weder in dem Teilprojekt „Arbeitsmobilität“ noch in der vorliegenden Arbeit schwerpunktmäßig ausgewertet werden, wurde auf die Darstellung dieser Informationen in den Transkripten zugunsten einer besseren Lesbarkeit weitgehend verzichtet.

Es wurden lediglich dann non- oder paraverbale Merkmale verschriftlicht, wenn durch sie die Interpretation des Gesprochenen erleichtert werden konnte und wenn demzufolge aufgrund einer Nicht-Aufzeichnung para- oder nonverbalen Verhaltens Zusammenhänge verloren gegangen wären.

Kommentare zu	
<i>Gesprächswörtern</i> , die ohne Kommentar schwer interpretierbar sind, z.B.:	
m	[*ABLEHNEND*]
hmm	[*ZUSTIMMEND*]
a	[*STAUNEND*]
<i>Erläuterungen</i>	
Ahh	[LACHT]
...	[SEHR ZÖGERLICH/NACHDENKEND] → nur, wenn Verzögerungen im Sprechen offensichtlich den Inhalt betreffen, d.h. wenn der/die Befragte z.B. nicht weiß, ob es eine Bushaltestelle in der Nähe gibt.

Abbildung 3: Auszug aus Transkriptionsleitfaden.

Ebenfalls zugunsten einer besseren Lesbarkeit wurden die geäußerten Wortfolgen in normalem Schriftdeutsch mit Bereinigung des Dialektes und irrelevanter Füllwörter niedergeschrieben, so dass keine Elision („gehn“ an Stelle von „gehen“), keine lautgetreue Abbildung der Umgangssprache („lustich“ an Stelle von „lustig“) und keine Assimilation („haste“ an Stelle von „hast du“) in den Transkripten zu finden sind.

Die Auswertung

Als Auswertungsmethode wurde das „Thematische Codieren“ gewählt, welches durch eine vergleichsweise starke Vorstrukturierung der Interviews durch einen Leitfaden sowie theoretische Vorüberlegungen zu den Fragen gekennzeichnet ist. Die Voraussetzungen für diese Vorgehensweise, nämlich dass eine vollständige Transkription des Materials und ergänzend hierzu ein Protokoll zum Ablauf und zur Interviewsituation vorliegen, waren erfüllt (vgl. Kuckartz 2005: 87).

Diese Methode, welche lange Zeit nicht als „richtige“ Methode, sondern als „Folklore“ der Datenanalyse galt, wurde von Hopf als eine explizite und methodisch kontrollierte Form entwickelt und eingesetzt (vgl. ebd.: 86). Die Methode des Thematischen Codierens wird als theorieorientierte Vorgehensweise – beispielsweise im Gegensatz zur „Grounded Theory“ – verstanden, mittels derer in der Empirie fallbezogen die Gültigkeit einer Theorie überprüft wird (vgl. ebd.: 87). Hopf vertritt die bei qualitativ Forschenden umstrittene Position, dass

auch qualitative Forschung zur Überprüfung von Theorien geeignet ist (vgl. Hopf 1996). Die Auswertung lässt sich in fünf Schritte einteilen (vgl. Schmidt 2004: 448ff). Zunächst werden anhand des Materials, das heißt der vollständig transkribierten Interviews, Auswertungskategorien gebildet – hierbei lenkt das theoretische Vorverständnis zwar die Aufmerksamkeit, aber es wird auch eine Offenheit bezüglich neuer, nicht antizipierter Aspekte bewahrt, die von den Interviewten angeführt werden. Es ist von entscheidender Bedeutung, „das Material beim Lesen und Annotieren nicht auf die eigenen theoretischen Vorannahmen zuzuschneiden, indem die Auswertung darauf reduziert wird, nur nach solchen Textstellen zu suchen, die sich als Beleg oder Illustration für die Vorannahmen eignen“ (Schmidt 2004: 450). Bei dieser ersten Betrachtung ist es nicht erstrebenswert, für alle Interviews dieselben Kategorien zu finden, da die Interviews zu diesem Zeitpunkt noch nicht vergleichend betrachtet werden. Auf Basis der gefundenen Aspekte werden nun die Auswertungskategorien formuliert, welche sich bei den von mir geführten Interviews ausschließlich auf inhaltliche Themen beziehen.⁶³ Als zweiter Schritt folgt nun die Zusammenstellung der Auswertungskategorien zu einem Codierleitfaden, mit dessen Hilfe das Material codiert werden soll. Neben den Auswertungskategorien enthält der Codierleitfaden Beschreibungen der einzelnen Kategorien und zu manchen Kategorien auch verschiedene Ausprägungen.⁶⁴ Es folgt die Codierung des Materials, das heißt, dass die „Auswertungskategorien, die im vorangegangenen Auswertungsschritt aus dem Material heraus gebildet worden sind, nun auf das Material angewendet werden“ mit dem Ziel, die Informationsfülle zu reduzieren (ebd.: 453). Der nächste Schritt des Thematischen Codierens sieht quantifizierende Materialübersichten vor. In tabellarischer Form lässt sich so ein Überblick über die Interviewpartner/innen und ihre Merkmalskonstellationen erstellen und es können auch quantitative Zusammenhänge dargestellt werden. Aufgrund der parallelen Auswertung der mit dem Fragebogen quantitativ erhobenen Daten habe ich an dieser Stelle auf weitergehende quantitative Auswertungen der Interviews verzichtet, sondern mir lediglich anhand der Häufigkeiten einen Überblick über die erfassten Merkmalsausprägungen der interviewten Personen verschafft. Diese Übersicht diene überwiegend der Vorbereitung auf den fünften und letzten Auswertungsschritt, den der vertiefenden Fallinterpretation. Anhand der tabellarischen Übersicht wurden einzelne Fälle ausgewählt, welche in einer ausgeprägt positiven oder auch ausgeprägt negativen Beziehung zu den aufgestellten, aus der Literatur entwickelten Hypothesen standen und die deshalb genauer untersucht werden sollten.⁶⁵ Bei den Fallbeispielen handelt es sich um konkrete, auf die Beantwortung theoretischer Fragen konzentrierte Analysen, in denen keine

⁶³ Möglich wäre auch die Analyse von Argumentationskonfigurationen oder sprachlicher Formen der Antworten (vgl. Schmidt 2004: 451).

⁶⁴ Hier weiche ich von den „Normen“ des Thematischen Codierens ab, welche besagen, dass zu *jeder* Kategorie verschiedene Ausprägungen vergeben werden.

⁶⁵ Schmidt empfiehlt, hierbei insbesondere Fälle auszuwählen, auf welche die Hypothesen gerade nicht zutreffen (vgl. Kuckartz 2005: 92).

Persönlichkeitsstudien betrieben werden, sondern die Personen als „Fall“ einer bestimmten Merkmalsausprägung behandelt werden (vgl. Kuckartz 2005: 92).

Das Thematische Codieren wurde mit der qualitativen Analysesoftware MAXQDA 2007 ausgeführt.

4.2 Auswahl der Untersuchungsgebiete

In dieser Arbeit wird angenommen, dass der Raum und seine Ausstattung die Mobilität beeinflusst. Zwei mobilitätsrelevante räumliche Kriterien wurden für die konkrete Wahl der Untersuchungsgebiete herangezogen, die Siedlungsstruktur und die geographische Lage im Raum.

Die vorgenommene Auswahl der insgesamt zehn Untersuchungsgebiete bezüglich der Siedlungsstruktur erfolgte basierend auf der Annahme, dass Struktur und Alter von Siedlungen zusammen mit Art und Grad der Funktionsmischung in räumlicher Nähe zu den Siedlungen die räumlichen Muster der Alltagsmobilität der Bewohner/innen beeinflussen. Da die Untersuchungsgebiete Kriterien für alle drei Teilprojekte erfüllen sollten, wurde neben der Ausstattung mit Arbeitsstätten die räumliche Nähe zu Einkaufs- und Freizeitstätten berücksichtigt.

Demnach wurden drei Siedlungstypen im Umland von Berlin festgelegt:

a. Siedlungstyp „Alter Kern“

Das suburbane Wohngebiet ist an ein gewachsenes Zentrum (Grund- oder Mittelzentrum) mit Arbeits-, Einkaufs- bzw. Freizeitstätten angebunden. Gewachsen bedeutet in diesem Zusammenhang, dass diese Zentren mit Funktionsmischungen vor 1990 entstanden sind.

b. Siedlungstyp „Neuer Kern“

Das suburbane Wohngebiet dieser Kategorie ist charakterisiert durch seine Anbindung an einen nach 1990 entstandenen post-suburbanen Kern, der aus Arbeits-, Einkaufs- bzw. Freizeitstätten besteht. Wohngebiete in räumlicher Nähe zu großflächigen Einkaufszentren, die gleichzeitig Freizeitfunktionen beherbergen und durch ihre Größe auch als Arbeitsplatzzentren gelten können, sind Beispiele für diesen Siedlungstyp.

c. Siedlungstyp „Streulage“

In diesem Typ des suburbanen Wohngebietes herrschen die reinen Wohnfunktionen vor. Es besteht keine unmittelbare räumliche Anbindung an Versorgungsstandorte von Arbeits-, Einkaufs- oder Freizeitstätten.

Aufgrund der durch die drei Bearbeiter/innen der Teilprojekte gemeinsam durchgeführten Gebietsauswahl waren Kompromisse notwendig, so dass nicht immer die drei Funktionen Arbeit, Einkauf und Freizeit gleichermaßen berücksichtigt werden konnten.⁶⁶

Anhand dieser Unterteilung in unterschiedliche Gebietstypen sollte ursprünglich untersucht werden, in welcher Weise die Ausstattung mit Arbeitsstätten die Arbeitsmobilität beeinflusst. Da sich die Zuordnung der Untersuchungsgebiete zu den drei Siedlungstypen für das Teilprojekt der Arbeitsmobilität als nicht geeignet erwiesen hat (vgl. Exkurs 3), wird diese in der vorliegenden Arbeit nicht weiter verfolgt.

Exkurs 3: Eignung der Vorgehensweise bei der Auswahl von Wohngebieten bezüglich ihrer Anbindung an Arbeitsstätten

Bei der Auswahl der Untersuchungsgebiete unter der Einteilung in die drei Siedlungstypen „Alter Kern“, „Neuer Kern“ und „Streulage“ wurde für alle drei Teilprojekte dasselbe Auswahlverfahren angewendet, was sich für das Teilprojekt der Arbeitsmobilität als suboptimal herausgestellt hat. Im Gegensatz zu Einkaufs- und Freizeitstätten sind Personen bezogen auf Arbeitsstätten nicht derart distanzsensibel, da sie nicht in gleicher Weise auf ein Angebot reagieren können.

Anders als bei den Projekten zu Einkaufs- und Freizeitmobilität kann in Bezug auf Arbeitsstätten keine genaue Erhebung der Arbeitsmöglichkeiten für einzelne Gemeinden erfolgen. Würde man für einzelne Gemeinden die Zahl der Arbeitsplätze erheben, wäre dadurch keine Aussage darüber möglich, wie das Angebot an Arbeitsstätten für die Bewohner/innen ist, da diese häufig nicht im Nahraum arbeiten. „Angebot“ ist eine relative Beschreibung in Bezug auf Arbeitsplätze, da für die Annahme eines „Angebotes“ verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein müssen: Das Qualifikationsprofil von Tätigkeit und Bewerber/in muss übereinstimmen. Zudem muss eine zeitliche Übereinstimmung vorhanden sein, das heißt, dass die Arbeitsstelle genau dann zu besetzen ist, wenn potentiell passende Bewerber/innen nach einer Tätigkeit suchen. Eine Kartierung der Arbeitsmöglichkeiten der betreffenden Gemeinde, wie dies bei großflächigen Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen möglich ist, scheint hier nicht sehr sinnvoll.

Bei der Einteilung der Untersuchungsgebiete nach „Altem Kern“, „Neuem Kern“ und „Streulage“ wurde im Vorfeld von den Projektbearbeiter/innen nur geschätzt, wie eine solche Zuteilung erfolgen könnte. In Bezug auf Arbeitsstätten wurde auch angenommen, dass große Gewerbegebiete bzw. Einkaufszentren sich als ökonomische Pole und damit als Arbeitsplatzzentren herausstellen würden. Wie die spätere Auswertung der IAB-Daten zeigt, ist dem nicht immer so.⁶⁷

Bezogen auf die Fragestellung, postsuburbane Strukturen der Arbeitsstätten auszumachen, wäre es sowieso nicht angemessen, wiederum von einem Gemeindezentrum mit einem gewissen Angebot an Arbeitsstätten auszugehen. Typisch für suburbane und postsuburbane Strukturen ist, dass sie dezentral organisiert sind. Das Stadtbild der „Los Angeles School of Urbanism“ geht gerade nicht von einem die Umgebung dominierendem Zentrum aus, sondern von einem mosaikartigen Stadtgebilde.

Folglich machte es Sinn, für die Untersuchungsgebiete die Arbeitsmöglichkeiten in der Fläche innerhalb eines 30-minütigen Pkw-Fahrradius' zu erheben, um hier das potentielle Angebot darstellen zu können. Eine Kartierung dessen wäre jedoch wiederum zu aufwendig.

Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich bei der Darstellung postsuburbaner Arbeitstätigkeiten. Arbeitsplätze in Gewerbegebieten können sowohl suburbaner als auch postsuburbaner Prägung sein – das hängt vom Qualifikationsniveau der Tätigkeiten ab. Da Gewerbegebiete aber in den meisten Fällen nicht zentral verwaltet werden, lässt sich diese Qualifikationsstruktur schlecht erheben. Dies ist auch deshalb schwierig, da die Anzahl der Arbeitnehmer/innen nur einmal bei der Anmeldung eines Gewer-

⁶⁶ Bezogen auf die „Neuen Kerne“ ergab sich hier eine schwerpunktmäßige Orientierung auf die großflächigen Einkaufszentren auf der Grünen Wiese, da diese die einzigen Zentren im Berliner Umland darstellen, welche mit postsuburbanen Entwicklungen in den USA verglichen werden können. *Edge cities*, die einem postsuburbanen „Neuen Kern“ hinsichtlich der Ausstattung mit Arbeitsstätten (vorrangig Bürofunktionen) sehr nahe kommen würden, sind im Berliner Umland nicht vorhanden.

⁶⁷ Diese sehr zeitaufwendige Datenanalyse mit Hilfe der Datenbanken des IAB war erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Vorher wurde bei Gemeinden, Gewerbegebieten und Handelskammern angefragt, ob diese über Daten zu Anzahl und Tätigkeitsprofilen der Gemeinden Auskunft geben könnten. Die Resonanz war hier sehr unterschiedlich, wohl auch deshalb, weil die Erhebungsintensität stark voneinander abweicht. Das Ergebnis war eine sehr lückenhafte und unterschiedlich ausdifferenzierte Datensammlung.

bes erfasst wird – weitere Entwicklungen werden nicht aufgenommen. Der Erhebungsaufwand für die Erfassung der Tätigkeitsstrukturen aller Einzelunternehmen eines Gewerbegebietes ist sehr hoch und würde zudem nicht zu einem zufrieden stellenden Ergebnis führen, da, wie bereits erwähnt, damit weder die Anzahl der Erwerbstätigen noch ihre Qualifikationsniveaus dargestellt werden können.

Neben der Siedlungsstruktur fand auch die geographische Lage im Raum bei der Auswahl der Gebiete Beachtung. Das Auswahlkriterium der Raumlage berücksichtigt die Tatsache, dass bei Verlagerung des Wohnortes von der Kernstadt ins Umland überwiegend über kurze Distanzen gewandert wird. Verschiedene Untersuchungen zum Suburbanisierungsprozess im engeren Verflechtungsraum stützen diesen Ansatz (vgl. Beyer/Schulz 2001; Matthiesen 2002).

Für das Berliner Umland ergibt sich entsprechend die räumliche Verteilung, dass Ost-Berliner Haushalte vorrangig in das östliche und West-Berliner Haushalte in das westliche Umland gezogen sind. In den nördlichen und südlichen Gebieten des Umlandes finden sich sowohl zugezogene Personen aus den westlichen als auch aus den östlichen Bezirken Berlins. Um die Einflüsse der Sozialisation auf das Mobilitätsverhalten herausarbeiten zu können, wurde eine relativ egalitäre Aufteilung von ost- und westsozialisierten Personen in der Stichprobe angestrebt. Zudem sollten auch Untersuchungsgebiete im südlichen Umland ausgewählt werden, da aufgrund der Ausstattung mit Opportunitäten dort am ehesten post-suburbane Entwicklungen angenommen wurden. Um auch diese zu erfassen, wurden vier Untersuchungsgebiete im Süden Berlins und jeweils drei im Westen und Osten Berlins ausgewählt.

Ein weiteres Ziel bei der Auswahl der Untersuchungsgebiete war eine vergleichbare Entfernung zur Stadtgrenze Berlins⁶⁸ – als Orientierung diente hier die Lage in Nähe des Autobahnringes (vgl.

Abbildung 4). Somit wurden sowohl Kragengemeinden wegen ihrer anzunehmenden engen Verflechtung mit Berlin als auch weiter entfernte eher ländlich geprägte suburbane Gebiete ausgeschlossen.

Die Auswahl der Untersuchungsgebiete erfolgte dann in mehreren Schritten: Zunächst mussten geeignete Gebiete identifiziert werden, die nach 1990 entstanden sind und zudem eine Mindestgröße an Wohneinheiten aufweisen. Die hierfür notwendigen Daten wurden vom Dezernat Raumbeobachtung vom Landesamt für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg zur Verfügung gestellt.⁶⁹ Da die Bebauungspläne keine Realisierung der Bauvorhaben darstellen, wurde anschließend anhand von Satellitenbildern (Quelle: GoogleMaps) die tatsächliche Durchführung überprüft. Als letzter Schritt schloss sich eine Vor-Ort-Begehung der ausgewählten Wohngebiete und bei einer Zuordnung zu den Siedlungstypen „Neuer

⁶⁸ Da die Ränder des Stadtgebietes von Berlin unterschiedlich stark verdichtet sind, kann mit einer Entfernung der ausgewählten Untersuchungsgebiete zum Stadtrand jedoch keine eindeutige Feststellung über die Nähe zu kernstädtischen Funktionen getroffen werden.

⁶⁹ In den Datenbanken der Regionalstatistik des Planungsinformationssystems (PLIS) sind die Gebiete der seit 1990 genehmigten Bebauungspläne der Berliner Umlandgemeinden dokumentiert (vgl. LBV Brandenburg 2007).

Kern“ oder „Alter Kern“ auch eine Besichtigung dieser Zentren an. Auf Grundlage dieses mehrstufigen Filterungsprozesses wurden abschließend zehn Untersuchungsgebiete im Berliner Umland ausgewählt.

5 Untersuchungsraum Berliner Umland

Im Folgenden wird der Untersuchungsraum näher vorgestellt und vor allem im Hinblick auf die Ausstattung mit Arbeitsstätten analysiert. Hierfür werden zunächst infrastrukturelle und demographische Charakteristika der Untersuchungsgebiete angeführt. Bevor der Frage nachgegangen werden kann, ob sich die Arbeitsstättenstruktur in räumlicher Nähe zu den Untersuchungsgebieten als vorwiegend postsuburban oder suburban darstellt, wird auf den Suburbanisierungsprozess im Berliner Umland eingegangen, welcher maßgeblichen Einfluss auf die Ausbildung der heutigen spezifischen Branchenstruktur gehabt hat.

5.1 Die Untersuchungsgebiete

Die ausgewählten Untersuchungsgebiete werden im Folgenden anhand ihrer siedlungsstrukturellen Besonderheiten⁷⁰ und der Ausstattungsmerkmale bezüglich der verkehrlichen Anbindung dargestellt. Bezogen auf die verkehrliche Anbindung spielt die Nähe zu Autobahnanschlussstellen aufgrund der hohen Pkw-Affinität von Suburbaniten die wichtigste Rolle. Des Weiteren ist die Anbindung an Bahnhöfe von Regional- und S-Bahn wichtig, während der Busverkehr wegen seiner nur in sehr geringem Ausmaß vorhandenen Nutzung vernachlässigt werden kann.

Weitere Charakterisierungen der Wohngebiete erfolgen durch die personenbezogenen, in der standardisierten Erhebung erfassten sozioökonomischen und demographischen Daten.⁷¹

⁷⁰ Es wird unter anderem der Frage nachgegangen, ob die für den ostdeutschen Suburbanisierungsprozess typischen Geschosswohnungsbauten, in denen die Bewohner/innen überwiegend zur Miete wohnen, auch in den untersuchten Gebieten vorherrschend vertreten sind.

⁷¹ S. auch die tabellarische Übersicht der im Folgenden aufgeführten Charakteristika der Untersuchungsgebiete in VIII. In der Stichprobe herrschte eine Mehrheit an Frauen vor, welche aber nicht auf die Geschlechteranteile in den Gemeinden bezogen werden kann, wo Männer und Frauen zu relativ gleichen Anteilen vertreten sind (LBV Brandenburg 2007). Der Grund für die weibliche Dominanz in der Stichprobe kann in der größeren Bereitschaft von Frauen gesehen werden, an (wissenschaftlichen) Erhebungen teilzunehmen. Eine andere Vermutung ist, dass sich hier die höhere Präsenz von Frauen am Wohnort niederschlägt.

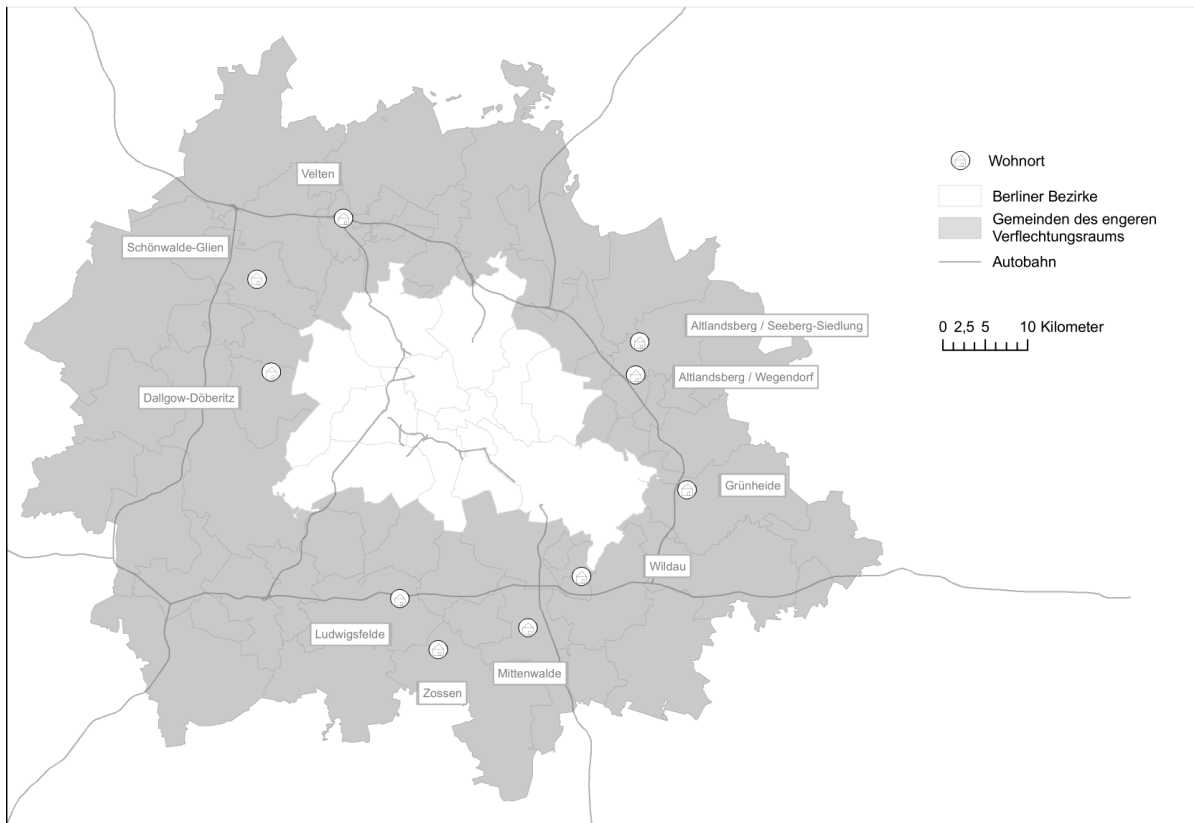


Abbildung 4: Untersuchungsgebiete im Berliner Umland. Eigene Darstellung.

a. Altlandsberg / Seeberg-Siedlung [AL] - Osten

Bei der Seeberg-Siedlung handelt es sich um ein relativ abgeschlossenes Gebiet, welches ca. 2,5 km⁷² südlich des Altlandsberger Stadtzentrums liegt. Die Anbindung an Autobahn und S-Bahn ist vergleichsweise gut, diejenige an die Regionalbahn jedoch mit einer Entfernung von 24,6 Straßenkilometern bis zum nächsten Bahnhof außerordentlich ungünstig.

Die Bebauung eines 15,6 ha großen Gebietes wurde im Jahr 1993 genehmigt, wobei die Mehrzahl der Häuser Mitte der 1990er Jahre fertig gestellt und bezogen wurde. Westlich der Seeberg-Siedlung schließt sich das Gebiet „Wohnanlage am Röthsee“ an, dessen im Jahr 1995 genehmigte Wohnbaufläche mit 5,8 ha relativ klein ist, weshalb es zum Erhebungsgebiet der Seeberg-Siedlung hinzugefügt wurde. Insgesamt zählt das Erhebungsgebiet 272 Haushalte. Im gesamten Gebiet überwiegt die Bebauungsstruktur der Doppel- und Reihenhäuser und bei den Befragten der Anteil der Eigentümer/innen gegenüber dem der Mieter/innen.

Das Durchschnittsalter der Bewohner/innen liegt mit 47,8 Jahren knapp unter dem Altersdurchschnitt von 48,3 Jahren aller in der Stichprobe Befragten. Mit 55,4% bilden Familien mit Kindern die größte Gruppe bezogen auf die Haushaltsstruktur. Entsprechend der östli-

⁷² Die km-Angaben beziehen sich auf Straßenkilometer-Distanzen.

chen Lage des Wohngebietes machen Ostsozialisierte auch mit 93,8% den größten Anteil der Wohnbevölkerung aus. Die durchschnittliche Wohndauer der Befragten beträgt 7,9 Jahre, was über dem durchschnittlichen Wert für die gesamte Stichprobe liegt. Der Mittelwert des Äquivalenzeinkommens⁷³ ist mit € 1.827,8 höher als in allen anderen Untersuchungsgebieten.



Abbildung 5: Untersuchungsgebiet Altlandsberg/Seeberg-Siedlung.
Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

b. Altlandsberg / Wegendorf [WE] - Osten

Nordöstlich des Altlandsberger Zentrums wurde das Wohngebiet im Ortsteil Altlandsberg/Wegendorf für die Erhebung ausgewählt. Die Entfernung zum Zentrum Altlandsbergs beträgt hier ungefähr 7,5 km. Das Wohngebiet ist verkehrlich vergleichsweise schlecht angebunden, da die Wegedistanzen mit 12,5 km zur nächsten Autobahnauffahrt und 14,2 km zum nächsten S- und Regionalbahnhof relativ lang sind.

Vergleichbar mit dem Gebiet der Seeberg-Siedlung begann die Bebauung des Gebietes Mitte der 1990er Jahre. Mit 172 Haushalten gehört das Wohngebiet in Altlandsberg/Wegendorf zu den kleinsten Untersuchungsgebieten. Wie in der Seeberg-Siedlung überwiegt auch hier der Anteil derjenigen, die in Doppel- und Reihenhäusern wohnen, wobei der Anteil der Einfamilienhäuser nur geringfügig kleiner ist.

Der Eigentumsanteil in der Stichprobe ist mit 95,3% sehr hoch. Das Durchschnittsalter der Befragten beträgt 49,8 Jahre und liegt damit knapp über dem Gesamtdurchschnitt der Stichprobe. Auch hier sind Familien mit Kindern bezogen auf die Haushaltsstruktur am stärksten vertreten und der Anteil der Ostsozialisierten ist mit 89,5% überdurchschnittlich

⁷³ Das Äquivalenzeinkommen ist ein gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen, in welches das erste Haushaltsmitglied mit einem Wert von 1, jedes weitere mit einem Wert von 0,5 und Personen unter 18 Jahren mit einem Wert von 0,3 eingehen.

hoch. Die Wohndauer der Befragten liegt mit 8,1 Jahren auch über dem Durchschnitt, genauso wie das Äquivalenzeinkommen.



Abbildung 6: Untersuchungsgebiet Altlandsberg/Wegendorf. Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

c. Grünheide [GR] - Osten

Das 11,3 ha große Gebiet „Ortsmitte“ liegt im neuen Zentrum von Grünheide, wo die Wohnbebauung im Jahr 1996 begann. Die verkehrliche Anbindung stellt sich für die Bewohner/innen des Wohngebietes vergleichsweise gut dar, besonders nah sind mit 2,5 km die nächste Autobahnauffahrt und mit 2,6 km der nächste Bahnhof, an dem eine Regionalbahn hält. Im Gegensatz zu den Altlandsberger Untersuchungsgebieten dominiert im Erhebungsgebiet von Grünheide die für den ostdeutschen Suburbanisierungsprozess typische Baustruktur des Geschosswohnungsbaus. Dieser Bebauungsstruktur entsprechend liegt der Anteil der Mieter/innen auch über dem der Eigentümer/innen. Das Durchschnittsalter der befragten Bevölkerung ist mit 60 Jahren weitaus höher als dasjenige der Bevölkerung der anderen Untersuchungsgebiete, was auch mit der dominanten Haushaltszusammensetzung, Paarhaushalten ohne Kinder, korrespondiert. Mit einem Prozentanteil von nur 2,5% an westsozialisierten Personen handelt es sich bei der befragten Bevölkerung um fast ausschließlich ostdeutsch Sozialisierte. Die Wohndauer ist mit 7,8 Jahren überdurchschnittlich hoch, das Äquivalenzeinkommen ist – vermutlich wegen des hohen Anteils nicht mehr Erwerbstätiger – das niedrigste aller Untersuchungsgebiete.



Abbildung 7: Untersuchungsgebiet Grünheide. Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

d. Wildau [WI] - Süden

Das Untersuchungsgebiet in Wildau schließt die beiden Bauvorhaben „Röthegrund I“ und westlich davon „Röthegrund II“ ein, wobei ersteres 24 ha und letzteres 7,2 ha umfasst.

Das Gebiet liegt ca. 1 km westlich des Ortszentrums. Ein anderes Zentrum hat jedoch durch seine räumliche Nähe einen vermutlich stärkeren Einfluss auf die Alltagsmobilität der Bewohner/innen des Untersuchungsgebietes, nämlich das nur 2,5 km entfernte großflächige Einkaufszentrum „A10-Center“.⁷⁴ Das Untersuchungsgebiet in Wildau verfügt in jeder Hinsicht über eine gute verkehrliche Anbindung – die metrischen Entfernungen zum nächsten Autobahnanschluss und zu den nächsten Bahnhöfen von Regional- und S-Bahn sind mit jeweils zweieinhalb Kilometern vergleichsweise gering.

Auch dieses Gebiet wurde Mitte der 1990er Jahre bebaut – die Wohnbebauung des Vorhabens „Röthegrund I“ begann 1994, zwei Jahre später folgte das Gebiet „Röthegrund II“. Wie im Untersuchungsgebiet von Grünheide herrscht auch im Wildauer Wohngebiet die ostdeutsche Suburbanisierungsbaustruktur des Geschosswohnungsbaus vor – nur 15% der Bebauungsformen machen Einfamilienhäuser und Doppel- oder Reihenhäuser aus. Der Anteil derjenigen, die zur Miete wohnen, ist unter den Befragten mit über 81% entsprechend hoch.

Das Durchschnittsalter der befragten Personen beträgt 50,1 Jahre und liegt damit knapp zwei Jahre über dem Gesamtdurchschnitt der Stichprobe. Unter den Befragten kann keine dominante Haushaltsstruktur ausgemacht werden – es sind zu gleichen Teilen Paarhaushalte ohne Kinder wie Familien mit Kindern vorhanden. Auch in Wildau ist aufgrund der Lage

⁷⁴ Im 1996 eröffneten A10-Center befinden sich auf einer Fläche von ca. 120.000 m² neben 120 Ladengeschäften verschiedene Sport-, Unterhaltungs- und Gastronomieeinrichtungen. Es ist das einzige großflächige Einkaufszentrum im Berliner Umland, was neben Einkaufs- auch Freizeiteinrichtungen aufweist und aus diesem Grund am ehesten als postsuburbanes Zentrum identifiziert werden kann (<http://www.a10center.de>, 05.01.2011).

im südöstlichen Umland Berlins der Anteil der ostsozialisierten Bewohner/innen mit knapp 87% sehr hoch. Die durchschnittliche Wohndauer ist mit 5,3 Jahren vergleichsweise niedrig, und auch das Äquivalenzeinkommen ist ähnlich niedrig wie das des Grünheider Untersuchungsgebietes.



Abbildung 8: Untersuchungsgebiet Wildau. Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

e. Mittenwalde / Ragow [MI] - Süden

Der Mittenwalder Ortsteil Ragow liegt ungefähr 5 km nördlich des Mittenwalder Stadtzentrums. Eine Autobahnanschlussstelle liegt mit 2 km Entfernung in unmittelbarer Nähe des Wohngebietes, S-Bahn- und Regionalbahnanschluss gibt es in rund 7 km Entfernung. Das untersuchte Gebiet „Mittenwalde West“ umfasst 18,7 ha und wurde als Wohnbaufläche im Jahr 1992 genehmigt. Zusätzlich wurde das mit 1 ha sehr kleine Gebiet „Köpenicker Straße“, dessen Bebauungsplan 2000 genehmigt wurde, für die Untersuchung miteinbezogen. Die Bebauung der meisten Wohnhäuser erfolgte bis 1997. Die dominante Bebauungsstruktur ist die der Doppel- und Reihenhäuser, es gibt hier keinerlei Geschosswohnungsbau. Somit machen auch die Eigentümer/innen den größeren Anteil der Bewohner/innen aus. Das Durchschnittsalter der im Untersuchungsgebiet wohnenden Bevölkerung liegt mit 46,8 Jahren unter dem Durchschnitt, die dominante Haushaltsstruktur ist die von Familien mit Kindern. Auffällig ist der im Vergleich zu den anderen südlichen Untersuchungsgebieten mit 70,3% hohe Anteil westdeutsch sozialisierter Personen. Die durchschnittliche Wohndauer der Bewohner/innen liegt mit 7,5 Jahren über dem Durchschnitt. Auch das Äquivalenzeinkommen ist überdurchschnittlich hoch.



Abbildung 9: Untersuchungsgebiet Mittenwalde/Ragow. Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

f. Zossen / Glienick [ZO] - Süden

Das Untersuchungsgebiet im Zossener Ortsteil Glienick unterteilt sich in die beiden Wohnbauflächen „Wohnpark I“ im nördlichen Teil und „Wohnpark II“ im südlichen Teil, wo 1993 beziehungsweise 1997 mit der Bebauung begonnen wurde. Das Gebiet ist vergleichsweise schlecht angebunden, da man sowohl zum nächsten Autobahnanschluss als auch zu den Bahnhöfen von S- und Regionalbahn zwischen 11 und 13 km benötigt. Das Gebiet ist insgesamt ca. 10 ha groß und liegt in einer Entfernung von ungefähr 7 km zum Zentrum Zossens. Der Anteil der Einfamilienhäuser ist in diesem Gebiet sehr hoch und korrespondiert mit dem hohen Anteil von Eigentümer/innen. Auch hier überwiegt der Anteil der Familien mit Kindern und das Durchschnittsalter ist mit 45 Jahren entsprechend niedrig. Bei den Befragten überwiegt mit 65,4% der Anteil der ostdeutsch Sozialisierten und die durchschnittliche Wohndauer ist mit 9 Jahren höher als in allen anderen Untersuchungsgebieten. Das Äquivalenzeinkommen liegt mit 1.618,10 Euro nur geringfügig über dem Durchschnitt von 1.612,80 Euro.



Abbildung 10: Untersuchungsgebiet Zossen/Glienick. Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

g. Ludwigsfelde / Genshagen [LU] - Süden

Das Wohngebiet Genshagen liegt ca. 5 km nordöstlich des Ludwigsfelder Zentrums. Südlich des Wohngebietes schließt sich, nur durch die Ludwigsfelder Straße getrennt, das Gewerbegebiet „Brandenburg Park“⁷⁵ an. Das Untersuchungsgebiet liegt in unmittelbarer Nähe einer Autobahnanschlussstelle und auch die Entfernung zum nächsten Bahnhof mit Halt einer Regionalbahn ist mit 2,8 km relativ kurz. Der nächste S-Bahnhof hingegen ist erst in über 14 km zu erreichen. Das Untersuchungsgebiet ist ungefähr 8 ha groß und wurde seit 1994 bebaut. Es herrschen Geschosswohnungsbauten vor und der Anteil der Mieter/innen liegt erwartungsgemäß deutlich über dem der Eigentümer/innen. Das Durchschnittsalter der Befragten ist mit 42,4 Jahren das geringste aller Untersuchungsgebiete, wobei hier die Haushaltsstruktur von Familien mit Kindern die der Paarhaushalte ohne Kinder nur geringfügig übersteigt.⁷⁶ Das Verhältnis ost- und westdeutsch Sozialisierter ist in Genshagen relativ ausgeglichen, wobei der Anteil der Ostdeutschen mit 57% leicht überwiegt. Die durchschnittliche Wohndauer der Befragten ist mit drei Jahren relativ gering – vermutlich ist die Fluktuation in diesem Gebiet höher als in anderen. Das durchschnittliche Äquivalenzeinkommen liegt unter dem Mittelwert der Gesamtstichprobe.

⁷⁵ Das Gewerbegebiet des Brandenburg-Parks umfasst eine Fläche von ca. 220 ha und 56 ansässige Unternehmen. Hierneben gibt es mit dem Industriepark und dem Preußenpark zwei weitere größere Gewerbegebiete. (Vgl. <http://www.ludwigsfelde.de/Wirtschaft/Gewerbeparks.html>, 12.04.2011)

⁷⁶ Da das Mindestalter für das Ausfüllen des Fragebogens 16 Jahre war, war dies die niedrigste Angabe in der Grundgesamtheit, aus der sich das durchschnittliche Alter der Bewohner/innen eines Untersuchungsgebietes generiert. Damit lässt sich die Tatsache erklären, dass in Gebieten mit geringem Durchschnittsalter der Bevölkerung nicht die Anzahl der Familien mit Kindern überwiegt. In Ludwigsfelde/Genshagen ist der Anteil der 26-35-Jährigen besonders hoch und es liegt die Vermutung nahe (und wird durch ein Interview bestätigt), dass das Gebiet für viele oft als „Sprungbrett“ nach Suburbia genutzt wird und das Wohnen in einer Mietswohnung nur als Übergangslösung vor dem Umzug in ein Haus gesehen wird.



Abbildung 11: Untersuchungsgebiet Ludwigsfelde/Genshagen.
Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

h. Dallgow-Döberitz I / „Bahnhofstraße“ [DD] - Westen

Das Untersuchungsgebiet an der Bahnhofstraße umfasst ca. 10 ha. Nachdem der Bebauungsplan 1994 genehmigt wurde, begann die Bebauung des Gebiets. Das Areal liegt ungefähr 1 km südöstlich des Zentrums von Dallgow-Döberitz.⁷⁷ Ähnlich wie in Wildau wird die Mobilität der Bewohner/innen des Wohngebiets „Bahnhofstraße“ zudem durch das nahe Einkaufszentrum „Havelpark“ beeinflusst.⁷⁸ Das Gebiet ist sehr gut an die Regionalbahn angeschlossen, der nächste Autobahnanschluss und der nächste S-Bahnhof befinden sich hingegen in einer Entfernung von ca. 10 km.

Neben den Untersuchungsgebieten in Grünheide, Wildau und Ludwigsfelde ist auch in dem Gebiet „Bahnhofstraße“ der Geschosswohnungsbau dominant. Entsprechend hoch ist auch hier der Anteil der Mieter/innen gegenüber dem der Eigentümer/innen. Das durchschnittliche Lebensalter der Befragten ist mit 51 Jahren relativ hoch, und bezogen auf die Haushaltsstruktur überwiegen Paarhaushalte ohne Kinder, gefolgt von Alleinlebenden. Westdeutsch Sozialisierte bilden mit 57,6% die Mehrheit im Gebiet. Die Wohndauer ist mit fünf Jahren vergleichsweise niedrig, genauso wie das Äquivalenzeinkommen mit unterdurchschnittlichen 1.556,10 Euro.

⁷⁷ Da die Bebauungsstruktur hier nicht eindeutig auf den Zentrumscharakter schließen lässt, wurde das Gebiet in unmittelbarer räumlicher Nähe des Sitzes der Gemeindeverwaltung als solches angenommen.

⁷⁸ Das Einkaufszentrum „Havelpark“ wurde 1995 erbaut und verfügt über eine Fläche von 56.000 m², auf welcher 79 Geschäfte und Gastronomiebetriebe angesiedelt sind. Im Gegensatz zum A10-Center in Wildau fehlen Freizeiteinrichtungen (vgl. <http://www.havelpark-dallgow.eu>, 12.04.2011).



Abbildung 12: Untersuchungsgebiet Dallgow-Döberitz/Bahnhofstraße.
Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

i. Dallgow-Döberitz II / „Neu-Döberitz“ [DA] - Westen

Ursprünglich war für die Erhebung nur ein Wohngebiet in Dallgow-Döberitz, nämlich das der „Bahnhofstraße“, vorgesehen. Nachdem dort die Rücklaufquote mit 10,4% (bezogen auf alle Haushalte im Wohngebiet) sehr gering ausgefallen war, wurde zu einem späteren Zeitpunkt das Gebiet „Neu-Döberitz“ ergänzend hinzugefügt. Dieses Wohngebiet liegt in einer Entfernung von etwa 2 km zum Gebiet „Bahnhofstraße“ und ungefähr 1,5 km westlich des Verwaltungszentrums Dallgow-Döberitz.

Die verkehrliche Anbindung gleicht der des Gebietes „Bahnhofstraße“, der Regionalbahnhof ist mit 0,9 km sogar in noch kürzerer Entfernung zu erreichen.

Es handelt sich um ein vergleichsweise neu bebautes Gebiet, welches seit 1998 errichtet wurde und dessen Bebauung bis heute nicht abgeschlossen ist. Im Gegensatz zum Gebiet „Bahnhofstraße“ herrschen hier die Bebauung durch Einfamilienhäuser und ein hoher Anteil von Eigentümer/innen vor. Das Durchschnittsalter der Wohnbevölkerung ist vergleichsweise niedrig und Familien mit Kindern bilden mit 71,4% mit Abstand die größte Haushaltsstrukturgruppe. Der Anteil von Personen westdeutscher Herkunft liegt in diesem Gebiet noch über dem des Gebietes „Bahnhofstraße“. Die durchschnittliche Wohndauer ist erwartungsgemäß gering, das Äquivalenzeinkommen hingegen zählt mit 1.822,50 zu den höchsten.



Abbildung 13: Untersuchungsgebiet Dallgow-Döberitz/Neu-Döberitz.
Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

j. Schönwalde-Glien / Pausin „Am Krämerwald“, Wansdorf „In den Hufen“ [SG] - Westen

In der Gemeinde Schönwalde-Glien wurden mit den Untersuchungsgebieten in den Ortsteilen Pausin und Wansdorf anders als in Dallgow-Döberitz von Beginn an zwei Gebiete gewählt, da beide Untersuchungsgebiete getrennt voneinander aufgrund ihrer Größe einen zu geringen Rücklauf erwarten ließen. Das Untersuchungsgebiet „Am Krämerwald“ befindet sich im Ortsteil Pausin, 7,5 km nordwestlich des Zentrums von Schönwalde. Die Bebauung des mit ca. 5 ha Größe sehr kleinen Gebietes erfolgte seit 1998.

Das in Wansdorf gewählte Gebiet ist mit ca. 7 ha Größe ähnlich groß wie das in Pausin und liegt ca. 7,5 km nördlich von Schönwalde und etwa 4,5 km vom anderen Untersuchungsgebiet Schönwaldes in Pausin entfernt. Der Bebauungsplan für das Gebiet „In den Hufen“ wurde im Jahr 1994 genehmigt und in den folgenden fünf Jahren wurden die Wohnhäuser bezogen.

Beide Gebiete sind verkehrlich in jeder Hinsicht relativ schlecht angebunden.

Im gesamten Gebiet setzt sich die Bebauungsstruktur zu ungefähr gleichen Teilen aus Einfamilien- und Doppel-/Reihenhäusern zusammen, und auch das Verhältnis zwischen Eigentümer/innen und Mieter/innen ist recht ausgeglichen. Das Durchschnittsalter liegt knapp über dem Durchschnitt der Gesamtstichprobe, die dominante Haushaltsstruktur ist die von Paarhaushalten ohne Kinder. Der Anteil westdeutsch Sozialisierter liegt auch hier mit 61,2% erwartungsgemäß über dem ostdeutsch Sozialisierter. Die durchschnittliche Wohndauer liegt genauso wie das Äquivalenzeinkommen geringfügig unter dem Gesamtdurchschnitt der Stichprobe.



Abbildung 14: Untersuchungsgebiet Schönwalde-Glien.
Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

k. Velten / „Velten-Grün“ [VE] - Westen

Das Wohngebiet „Velten-Grün“ liegt ca. 2 km westlich des Veltener Zentrums und umfasst eine Fläche von ca. 4 ha. Die Bebauung der Wohnhäuser erfolgte ab Mitte der 1990er Jahre. Die verkehrliche Anbindung des Wohngebietes ist bezüglich des Regionalbahnanschlusses mit einer Entfernung von 2,2 km gut, bezüglich der Entfernung zur nächsten Autobahnanschlussstelle und zum S-Bahnhof mittelmäßig. Das Gebiet zeichnet sich durch eine überwiegende Bebauung mit Doppel- und Reihenhäusern aus, in denen Eigentümer/innen und Mieter/innen zu gleichen Teilen wohnen. Das Durchschnittsalter der Befragten liegt mit 48 Jahren genau im Durchschnitt der Stichprobe, bei der Haushaltsstruktur überwiegen Familien mit Kindern. Die durchschnittliche Wohndauer ist mit über 7 Jahren vergleichsweise hoch, und auch das Äquivalenzeinkommen liegt über dem Durchschnitt.



Abbildung 15: Untersuchungsgebiet Velten/„Velten-Grün“. Quelle: Eigene Aufnahme 2007.

5.2 Suburbanisierungsprozess im Berliner Umland

Für die Stadtregion Berlin kann für die jüngere Zeit ein eigenständiger, nicht mit anderen Agglomerationsräumen vergleichbarer Suburbanisierungspfad identifiziert werden. Dieser ist der Tatsache geschuldet, dass durch die Teilung der Stadt erstmals - in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg - in den 1990er Jahren Suburbanisierungsprozesse einsetzen konnten.⁷⁹ In beiden Berliner Stadthälften waren bis dato keine Umlandwanderungen möglich, was auf unterschiedlichen Gründen beruht. Während der sozialistische Städtebau auf eine räumlich kompakte Stadtgestalt abzielte und Suburbanisierungsprozesse zum überwiegenden Teil unterband, waren diese in der westlichen Stadthälfte durch den Einschluss der Berliner Mauer vollkommen unmöglich.

Somit waren zum Zeitpunkt der deutschen Einheit direkt hinter der Berliner Stadtgrenze unbebaute Freiflächen für Investitionen zu günstigen Preisen verfügbar.⁸⁰ Dieses ungewöhnliche Verhältnis zwischen einer Kernstadt und ihrem Verflechtungsraum kommt zudem in den Relationen der Einwohnerzahlen zum Ausdruck, welches 1990 bei 80 zu 20 lag und sich seitdem nur geringfügig zugunsten des Umlandes verändert hat (vgl. Beyer/Schulz 2001: 123).⁸¹

⁷⁹ Präsozialistische Suburbanisierungstendenzen waren hingegen schon Ende des 19. Jahrhunderts entlang der neu angelegten Verkehrswege und S-Bahn-Trassen zu beobachten, welche sich im Jahrzehnt vor dem ersten Weltkrieg sowie in den 1920ern und 1930ern verstärkten (vgl. Matthiesen/Nuissl 2002: 79).

⁸⁰ Im Jahr 1990 konnten die Gemeinden mit der Einführung des Baugesetzbuches Bebauungspläne, vorgezogene Bebauungspläne bzw. Vorhaben- und Erschließungspläne anstoßen, was zusammen mit der noch fehlenden verbindlichen räumlichen Planungsgrundlage zu umfangreichen Ausweisungen von Gewerbe- und Wohngebieten führte (vgl. Beyer/Schulz 2001: 124).

⁸¹ Vergleichend führen Schulz/Beyer die Stadtregionen München und Hamburg an, wo das Einwohnerverhältnis jeweils 50 zu 50 beträgt (vgl. Beyer/Schulz 2001: 123).

Die einzelnen, oben bereits angeführten Dimensionen der Suburbanisierung haben im Berliner Umland einen von sowohl westdeutschen als auch nordamerikanischen Stadtregionen abweichenden Verlauf genommen. Im Berliner Umland setzte zunächst in den frühen 1990ern die Einzelhandelssuburbanisierung ein, welcher kurze Zeit später die Suburbanisierung des Gewerbes und erst im Anschluss die Wohnsuburbanisierung folgte.

Bezeichnend für die umfangreiche Suburbanisierung des Einzelhandels war zunächst die Entstehung großflächiger Einkaufszentren auf der grünen Wiese mit innenstadtrelevantem Sortiment (ebd.: 128). Aufgrund verstärkter raumplanerischer Restriktionen fanden seit Mitte der 1990er Jahre weniger Neuerschließungen von suburbanen Einkaufszentren und vielmehr qualitative Weiterentwicklungen bereits bestehender Einzelhandelsstandorte statt (vgl. Kulke 2001: 66).

Die zeitlich leicht versetzt eingetretene Gewerbesuburbanisierung muss vor dem Hintergrund des Anfang der 1990er Jahre massiv wirkenden Deindustrialisierungsprozesses betrachtet werden, welcher zu Beschäftigungsverlusten im produzierenden Gewerbe und Beschäftigungszunahmen im Dienstleistungsbereich führte. Somit wurde auch der gewerbliche Suburbanisierungsprozess vorrangig vom Dienstleistungssektor getragen (vgl. Herfert 2005: 30).

Sowohl für Berlin als auch für Brandenburg führte diese Entwicklung zu Beschäftigungsverlusten (Beyer/Schulz 2001: 146). Während die Beschäftigungsverluste in vergleichsweise hohen Arbeitslosenzahlen für Berlin und Gesamt-Brandenburg resultieren, fällt diese Quote für das Berliner Umland relativ gering aus.⁸² Als Ursachen hierfür können sowohl die höhere Qualifikationsstruktur der Umlandbewohner/innen als auch der „Entlastungseffekt des Berliner Arbeitsmarktes für das Umland“ identifiziert werden (Beyer/Schulz 2001: 147). Zudem konnten im Umland Mitte der 1990er Jahre leichte Beschäftigungsgewinne erzielt werden; seitdem stagniert die Beschäftigungsentwicklung im Berliner Umland weitestgehend (vgl. Herfert 2005: 30).

Wie die Suburbanisierung des Einzelhandels hat auch die Gewerbesuburbanisierung eine kurze, dynamische Phase Mitte der 1990er Jahre erfahren, blieb aber insgesamt eine kurze Episode. Im Gegensatz zur Einzelhandelssuburbanisierung haben neben Akteuren aus den alten Bundesländern und dem Ausland auch (wenige) Berliner Betriebe ihren Gewerbestandort in das Umland verlagert (vgl. ebd.: 38).

Die Wohnsuburbanisierung setzte zeitlich verzögert erst ab 1992 ein, da zunächst eine planerische Grundlage mit den Bebauungsplänen der Gemeinden geschaffen werden musste. Ihren Höhepunkt erreichte sie im Jahr 1998 und ist seitdem aufgrund der reduzierten staatlichen Fördermaßnahmen für den Neubau von Wohnungen rückläufig (vgl. Beyer/Schulz 2001: 126; LBV 2010: 26). Diese staatliche Förderung bewirkte in der ersten Hälfte der 1990er Jahre eine von den alten Bundesländern abweichende Bebauungsstruktur des sub-

⁸² So hat das Beschäftigungsniveau in Berlin im Zeitraum 1991 – 2007 um 11,3% und für Brandenburg im selben Zeitraum um 19,8% abgenommen (vgl. Weist 2010: 45f).

urbanen Raumes, da hier vorrangig von Kapitalanlegern mehrgeschossige Gebäude zur Wohnungsvermietung errichtet wurden (vgl. Beyer/Schulz 2001: 126). Hierauf beruht auch der hohe Anteil an Mieter/innen, welcher in bevölkerungsstruktureller Konsequenz zunächst zu einer geringen Ausprägung sozialer Segregationsprozesse in der Stadtregion führte.⁸³ Aufgrund sinkender Nachfrage verringerte sich der Wohnungsanteil in mehrgeschossigen Gebäuden in den folgenden Jahren und es setzte eine stärkere Einfamilienhausbebauung ein (ebd.). Die Wanderungsströme zwischen Berlin und seinem Umland verdeutlichen, dass der überwiegende Anteil der Suburbaniten aus Berlin zugezogen ist. Insgesamt sind im Zeitraum 1991 bis 1999 ca. 207.000 Personen von Berlin in den suburbanen Raum gezogen; anschließend wurden die Wanderungsverluste Berlins rückläufig (ebd.: 127).⁸⁴ Typisch sind hierbei Wanderungen über kurze Distanzen, was bedeutet, dass Bewohner/innen der westlichen Berliner Bezirke überwiegend in das westliche Umland und Bewohner/innen der östlichen Bezirke vorrangig in das östliche Umland umziehen (ebd.).

Die skizzierten Suburbanisierungsprozesse verdeutlichen, dass durch diesen spezifischen Entwicklungspfad eine monozentrisch strukturierte Stadtregion befördert wurde. Die Frage, ob im Berliner Umland nach einer derart kurzen Suburbanisierungsphase bereits postsuburbane Tendenzen erkennbar sind, kann an dieser Stelle nicht für alle Facetten einer solchen Entwicklung geklärt werden. Für ein detaillierteres Bild hinsichtlich der (post)suburbanen Ausstattung mit Arbeitsstätten im Berliner Umland wurden verschiedene Analysen vorgenommen, die im Folgenden vorgestellt werden.

5.3 (Post)Suburbane Beschäftigungsstruktur

Im Folgenden werden in Ergänzung der dargestellten Profile der Untersuchungsgebiete die Arbeitsplatzmöglichkeiten in ihrer näheren Umgebung beschrieben und bezüglich ihrer suburbanen respektive postsuburbanen Prägung analysiert. Dabei gehe ich der Frage nach, ob postsuburbane Tendenzen die Arbeitsstättenstruktur betreffend im Umkreis der Untersuchungsgebiete erkennbar sind.

Grundsätzlich kann von einer räumlichen Differenzierung des Umlandes bezogen auf die Arbeitsplatzzentren ausgegangen werden. Nach Herfert (2005: 40) besteht im Berliner Umland ein Südwest-Nordost-Gefälle, da 40% der Nettogewerbefläche im Süden liegen, der Westen folgt mit 22%. Die größten Gewerbegebiete mit über 70 ha befinden sich auch im Süden. Es wurden ökonomische Pole im Berliner Umland identifiziert, welche sich folgendermaßen definieren lassen: „Konzentrationen von mehr als 5000 Beschäftigten am Arbeitsort mit Einpendlerüberschuss ohne Berücksichtigung der Pendlerbeziehungen zu Ber-

⁸³ Trotzdem ergibt sich eine sozialräumliche Differenzierung im Berliner Umland, welche auch durch die in der zweiten Hälfte der 1990er verstärkt einsetzende Einfamilienhausbebauung unterstützt wurde und durch die höhere Qualifikations- und Einkommensstruktur der Umlandbewohner/innen widerspiegelt wird (vgl. Herfert 2005: 34).

⁸⁴ Auch das Wanderungssaldo des Berliner Umlandes mit dem Land Berlin verdeutlicht die Dominanz der aus Berlin Zuziehenden: Es weist im Zeitraum 1991 – 2009 den positiven Wert von 230.523 auf, wobei auf den Zeitraum 2001 bis 2009 89.231 Wandernde entfallen (vgl. LBV 2010: 127).

lin/Potsdam“ (ebd.: 41). Analog der Beschäftigtenentwicklung in den Gemeinden im Zeitraum 1994 – 2002 wurden 12 ökonomische Pole identifiziert, unterteilt in drei dynamische, vier stagnierende und fünf schrumpfende Pole. Die dynamischen Pole Ludwigsfelde/Dahlewitz, Teltow/Stahnsdorf, Schönefeld/Waltersdorf konzentrieren sich ausschließlich auf das südliche Berliner Umland. Die Attraktivität des Südraumes bei internationalen/interregionalen Standortverlagerern resultiert aus einer guten Verkehrslage zu den alten Bundesländern, von wo aus der Großteil der Investoren agierte, und der Nähe zum zukünftigen Großflughafen Berlin Brandenburg International BBI. Im Zeitraum 1994 – 2002 gab es in diesen Polen ein Beschäftigungswachstum von über 40%. Das dynamische Beschäftigungswachstum konzentrierte sich jedoch auf die Boomphase in den 1990ern und stagniert seitdem. Aufgrund des insgesamt jedoch stark schrumpfenden ostdeutschen Arbeitsmarktes wird dieser Stillstand als Stabilität bewertet, welche auf den Wirtschaftsbereichen Fahrzeugbau⁸⁵, (großflächigem) Einzelhandel und Verkehr- und Nachrichtenübermittlung beruht.⁸⁶ Die vier stagnierenden Pole sind KönigsWusterhausen/Wildau, Hennigsdorf/Velten, Rüdersdorf/Waltersdorf, Neuenhagen/Dahlewitz-Hoppegarten. Die Stagnation beruht vorrangig auf den hohen und anhaltenden Beschäftigungsverlusten im Baugewerbe, in welchem alle Pole bis auf Wildau hohe Beschäftigtenzahlen aufwiesen. Bei den fünf schrumpfenden Polen handelt es sich mit der Ausnahme Oranienburgs um ehemalige Kreisstädte, welche den Wegfall der alten Wirtschaftsstruktur nur in geringem Maße durch den Aufbau neuer Strukturen kompensieren konnten.⁸⁷ Trotzdem bilden sie heute noch bedeutende Arbeitsplatzkonzentrationen im Berliner Umland (s. Anhang IX).

Diese differenzierte Betrachtung der Wirtschaftsstrukturen des Berliner Raumes lässt vermuten, dass sich in den von Herfert definierten dynamischen Polen am ehesten postsuburbane Strukturen identifizieren lassen.

Für eine genaue Einordnung der Arbeitsplatzangebote im Umfeld der Untersuchungsgebiete müssen jedoch die verschiedenen Charakteristika suburbaner beziehungsweise postsuburbaner Arbeitsstätten definiert werden. Suburbane Arbeitsplatzstrukturen zeichnen sich durch vorrangig routinisierte Tätigkeiten in einem von der Wohnfunktion dominierten monostrukturierten Gebiet aus, welches als wirtschaftlicher Ergänzungsraum der Städte angesehen werden kann. In Abgrenzung dazu gibt es zwei Aspekte, die postsuburbane Arbeitsstätten charakterisieren: Eine postsuburbane Prägung der Branchenstruktur – im Gegensatz zu einer klassisch suburbanen – und damit der potentiellen Arbeitsstätten im Berliner Umland würde bedeuten, dass sowohl eine höhere Anzahl von Arbeitsplätzen als auch ein breiteres Spektrum qualifizierter Tätigkeiten vorzufinden ist. Qualifikation meint hierbei sowohl ein hohes Ausbildungsniveau der Arbeitnehmer/innen als auch – und diesen Aspekt halte ich für

⁸⁵ DaimlerChrysler mit ca. 1250 Beschäftigten in Ludwigsfelde im Industriepark Ost, RollsRoyce mit ca. 1000 Beschäftigten in Dahlewitz.

⁸⁶ Nach der Einteilung in Tabelle 3 in Kapitel 5.3.1 handelt es sich hierbei um typisch „suburbane“ Wirtschaftszweige.

⁸⁷ Oranienburg ist auch heute noch Kreisstadt.

die Einschätzung des postsuburbanen Entwicklungsgrades am wichtigsten – ein breiteres Spektrum qualifizierter Arbeitsplätze. Im Gegensatz zu den die suburbane Phase kennzeichnenden *back offices* kann der Umzug der Hauptquartiere an den Stadtrand als postsuburban gewertet werden. Postsuburbane Umlandstrukturen zeichnen sich also dadurch aus, dass sich in ihnen neue Wirtschaftskerne mit einem differenzierten Arbeitsplatzangebot herausbilden. Die in den USA entstandenen *edge cities* sind genau diese Wirtschaftspole im Umland von Städten.

Im Berliner Umland kann eine postsuburbane Entwicklung bezogen auf die Arbeitsstättenstruktur nur auf einem niedrigen Niveau festgestellt werden. Ursprünglich war nach 1990 eine sehr dynamische Entwicklung des gewerblichen Sektors im suburbanen Raum erwartet worden. Die Beschäftigtenentwicklung konnte Mitte der 1990er Jahre mit einem Zuwachs von 17% (ca. 45.000 Beschäftigte) als positiv bewertet werden, jedoch war die Suburbanisierungsphase von Handel und Gewerbe im Berliner Umland nur eine kurze Episode.

Bezogen auf eine postsuburbane Entwicklung lassen sich nur wenige Anzeichen erkennen: Es sind in den 1990er Jahren im Berliner Umland auch Gewerbegebiete mit vorrangiger Mischnutzung entstanden. Große Büroparks, die den *edge cities* nach US-Vorbild nahe kommen würden, gibt es jedoch keine. Generell setzte sich im Berliner Umland der Tertiärisierungsprozess fort, welcher jedoch aufgrund abgeschwächter wirtschaftlicher Entwicklung seit Mitte der 1990er Jahre nur mit einem geringen absoluten Zuwachs einherging. Ein Beschäftigtenrückgang war vor allem im Baugewerbe und in anderen Bereichen des produzierenden Gewerbes zu verzeichnen, eine Ausnahme bildete hier der Fahrzeugbau. Die wirtschaftliche Entwicklung von Berlins Suburbia reduzierte sich damit im Wesentlichen auf einen qualitativen Strukturwandel und beruhte nicht auf quantitativem Zuwachs. Diese postsuburbane Prägung wird auch anhand der Pendler/innenströme sichtbar: Die Qualifikationsstrukturen der Ein- und Auspendler/innen sind weitestgehend ausgeglichen, was bedeutet, dass das Berliner Umland keineswegs nur Zielraum routinierter, sondern auch höherwertiger Dienstleistungen ist. Trotz dieser postsuburbanen Tendenzen kann jedoch die Arbeitsplatzstruktur im Umland Berlins nicht als überwiegend postsuburban bezeichnet werden, da es sich hierbei um eine sehr begrenzte Anzahl von Arbeitsplätzen handelt.

5.3.1 Wirtschaftszweige nach (post)suburbaner Prägung

Wirtschaftszweige wurden danach unterteilt, ob sie eher eine suburbane oder eine postsuburbane Beschäftigungsstruktur aufweisen. Ausgehend von der Branchenstruktur von *edge cities*, welche als postsuburbane Pole schlechthin gelten können, wurden Wirtschaftszweige dann als postsuburban identifiziert, wenn ihr Angebot dem urbanen stark ähnelt und somit eine Alternative zu kernstädtischen Arbeitsplatzopportunitäten darstellt.

Tabelle 3: Einteilung der Wirtschaftszweige nach suburbaner bzw. postsuburbaner Prägung.
Quelle: Statistisches Bundesamt 2003; Eigene Ergänzungen.

Wirtschaftszweig	Suburban	Postsuburban
Verarbeitendes Gewerbe	x	
Baugewerbe	x	
Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen/Gebrauchsgütern	x	
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	x	
Energie- und Wasserversorgung*	x	x
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, SV*	x	x
Erziehung und Unterricht		x
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen		x
Gastgewerbe		x
Kredit- und Versicherungsgewerbe		x
Grundstücks-/Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen DL		x
Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen DL		x

*Wirtschaftsbereiche sind nicht eindeutig zuzuordnen.

Als für Suburbia typische Wirtschaftszweige können das verarbeitende Gewerbe, das Baugewerbe und der Handel gelten. Da unter den Wirtschaftszweig Verkehr und Nachrichtenübermittlung neben den verschiedenen Verkehrsarten auch „Frachturnschlag und Lagerei“ fallen, ist er in Anbetracht der verschiedenen Lager- und Logistikzentren im Umland von Städten auch als suburbaner Zweig zu klassifizieren. Bei den für postsuburbane Gebiete typischen Wirtschaftszweigen werden die Tätigkeiten der Kategorie „Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen“ als stark postsuburban eingeschätzt, da hierunter die typisch „urbanen“ Bereiche wie Unternehmens- und PR-Beratung, Forschung und Entwicklung oder Rechtsberatung und Wirtschafts- und Buchprüfung fallen. Genauso verhält es sich mit dem Kredit- und Versicherungsgewerbe und der „Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen“, worunter beispielsweise Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen fallen.

5.3.2 Beschäftigungsstruktur im Berliner Umland

Der Frage nachgehend, wie sich die Branchenstruktur für die Bewohner/innen der untersuchten Gebiete darstellt, wurde die Anzahl der in den verschiedenen Wirtschaftszweigen beschäftigten Personen in den Einzugsgebieten der einzelnen Wohngebiete erfasst. Diese

Einzugsgebiete umfassen die Fläche, welche innerhalb eines 30-minütigen Radius' liegt.⁸⁸ Damit wird abgebildet, welche potentielle Angebotsstruktur sich im Nahraum der Befragten befindet.

Eine ausschließliche Abbildung der in der Gemeinde beschäftigten Personen greift meiner Meinung nach nicht weit genug, da für eine Erwerbstätigkeit häufig längere Wege als für andere Aktivitäten zurückgelegt werden. Deshalb soll im Folgenden eine Analyse der verschiedenen Wirtschaftszweige im Umfeld der untersuchten Wohngebiete dargestellt werden.

5.3.2.1 Quantitative Merkmale postsuburbaner Beschäftigungsstruktur

Tabelle 4 zeigt die absolute Anzahl von Personen, die in den einzelnen Wirtschaftszweigen im halbstündigen Radius der Untersuchungsgebiete beschäftigt sind. Es wird deutlich, dass im südlichen Umland die größte Anzahl an Arbeitsplätzen vorhanden ist. Damit werden andere Forschungsergebnisse bestätigt, wonach im Süden Berlins die postsuburbanste Entwicklung gemessen an der Anzahl der Beschäftigten konstatiert werden kann (vgl. Herfert 2005).

Tabelle 4: Anzahl der Beschäftigten in Einzugsbereichen der Untersuchungsgebiete (exkl. Berlin und Potsdam). Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Untersuchungsgebiet	Beschäftigte im 30-min-Einzugsgebiet
Mittenwalde (Süden)	101.914
Wildau (Süden)	96.332
Ludwigsfelde (Süden)	86.125
Grünheide (Osten)	85.867
Zossen (Süden)	81.842
Velten (Westen)	69.071
Altlandsberg (Osten)	62.240
Schönwalde-Glien (Westen)	59.647
Altlandsberg/Wegendorf (Osten)	42.929
Dallgow-Döberitz (Westen)	28.011

⁸⁸ Es wurde ausgehend von den Mittelpunkten der Untersuchungsgebiete ein Radius gezogen, in welchem man in 30 Minuten Pkw-Fahrzeit andere Gemeinden erreicht. Fahrzeitberechnung erfolgte mit Hilfe von Microsoft Map-Point. Für alle Gemeinden, die sich in dem Gebiet dieses Radius' befinden, wurde dann eine Aufstellung der Beschäftigtenzahlen nach Wirtschaftszweigen erstellt. Die Summe der Beschäftigtenzahlen dieser im Radius liegenden Gemeinden bildet das Potential an Arbeitsstätten für die zehn Untersuchungsgebiete. Für eine Darstellung der suburbanen beziehungsweise postsuburbanen Arbeitsmöglichkeiten wurden Berlin und Potsdam ausgeschlossen, auch wenn Berlin von allen Untersuchungsgebieten und Potsdam von einigen in 30 Minuten Fahrzeit erreichbar ist. Grund hierfür ist der Fokus auf die eigenständige Ausstattung des Umlandes als Gegenangebot zu den beiden Wirtschaftspolen Berlin und Potsdam.

5.3.2.2 Qualitative Merkmale postsuburbaner Beschäftigungsstruktur

Bei ausschließlicher Betrachtung der Quantität der Beschäftigten kann einzig dem Südraum eine postsuburbane Entwicklung attestiert werden. Da ich jedoch abweichend von anderen Ansätzen davon ausgehe, dass neben der Quantität an Arbeitsplätzen das Qualifikationsniveau der Tätigkeiten auch einen entscheidenden Einfluss auf die postsuburbane Entwicklung hat, werden im Folgenden die Arbeitsplätze der in den Einzugsgebieten Beschäftigten differenziert nach Wirtschaftszweigen und nach Ausbildungsniveau der Beschäftigten dargestellt.

Beschäftigungsstruktur nach Wirtschaftszweigen

In der folgenden Abbildung sind die %-Anteile der Beschäftigten für die einzelnen Wirtschaftszweige bezogen auf alle Beschäftigten der Einzugsgebiete in Abgrenzung zu den %-Anteilen der in den einzelnen Wirtschaftszweigen Beschäftigten in Berlin abgetragen. Letztere, also die %-Anteile der Beschäftigten in Berlin, bilden die Nullachse.⁸⁹ Wie bereits erwähnt wird davon ausgegangen, dass sich eine postsuburbane Struktur an Wirtschaftszweigen durch eine Nähe zu einer urbanen Struktur, hier zu der Berlins, auszeichnet.

⁸⁹ Hierbei lag folgendes Vorgehen zu Grunde: Zunächst habe ich sowohl für die einzelnen Untersuchungsgebiete als auch für Berlin die Summe aller in den verschiedenen Wirtschaftszweigen beschäftigten Personen gebildet und somit die prozentualen Anteile ermittelt. Die Unterteilung der Wirtschaftszweige nach suburbaner und postsuburbaner Prägung erfolgt nach der Differenzierung in Tabelle 3 – nicht eindeutig zuzuordnende Wirtschaftszweige wurden für diese Darstellung nicht weiter beachtet. Die Werte Berlins wurden als Nullachse angenommen und die positiven und negativen Differenzen der Untersuchungsgebiete abgetragen.

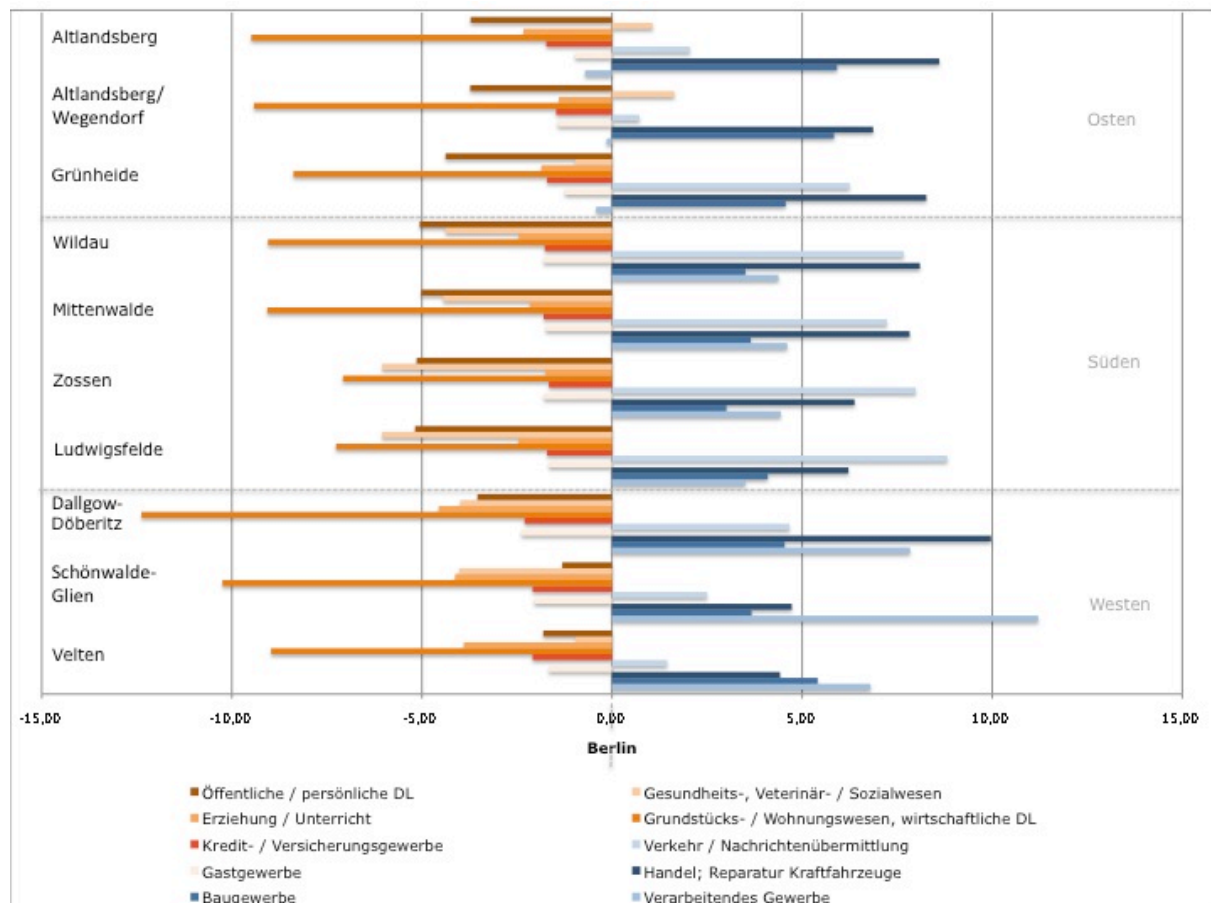


Abbildung 16: %-Anteile der Wirtschaftszweige der Einzugsgebiete in Abgleich zu Berlin. Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Es wird deutlich, dass die Untersuchungsgebiete gegenüber Berlin erwartungsgemäß ein Defizit im Bereich der postsuburbanen Wirtschaftsbereiche und einen Überschuss an denjenigen Anteilen der Wirtschaftszweige haben, die eher suburbane Arbeitsbereiche kennzeichnen. Werden nun die Differenzen der einzelnen Untersuchungsgebiete sowohl bezüglich der suburban als auch der postsuburban geprägten Wirtschaftszweige zu Berlin aufsummiert, ergibt sich eine andere Reihenfolge bezüglich der postsuburbanen Prägung der Einzugsgebiete als bei der Abfolge nach der Anzahl der Arbeitsplätze. Je größer hier die Differenz ausfällt, desto weiter ist die Wirtschaftsstruktur des Arbeitsplatz-einzugsgebietes des Untersuchungsgebietes von einer postsuburban geprägten Wirtschaftsstruktur entfernt.

Tabelle 5: Wirtschaftsstruktur der Untersuchungsgebiete in Abgleich zu Berlin.

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Untersuchungsgebiet	Differenz zur Wirtschaftsstruktur Berlins (in %-Punkten)
Altlandsberg/Wegendorf (Osten)	29,1
Altlandsberg (Osten)	33,04
Grünheide (Osten)	37,21
Velten (Westen)	37,46
Zossen (Süden)	45,29
Schönwalde-Glien (Westen)	45,95
Ludwigsfelde (Süden)	46,97
Mittenwalde (Süden)	47,55
Wildau (Süden)	48,17
Dallgow-Döberitz (Westen)	56,17

Konnte für den Süden Berlins eine postsuburbane Prägung aufgrund der hohen Anzahl Erwerbstätiger festgestellt werden, so zeichnet sich bei Betrachtung der Wirtschaftszweige ein anderes Bild ab. Besonders im Umkreis der südlichen Untersuchungsgebiete scheinen die Arbeitsplätze stark suburban geprägt zu sein, da sich hier eine besonders deutliche Differenz zu dem Spektrum der Wirtschaftszweige Berlins zeigt. Die Wirtschaftszweige des westlichen Umlandes scheinen ähnlich suburban ausgerichtet zu sein, während die östlichen Gebiete eine Wirtschaftsstruktur aufweisen, die am nächsten der einer Stadt, also postsuburban, ist.⁹⁰

Fasst man diese Ergebnisse zusammen und versucht eine Einordnung der Untersuchungsgebiete in suburbane oder postsuburbane Gebiete vorzunehmen, muss man feststellen, dass dies im Berliner Umland nur schlecht möglich ist. Die südlichen Gebiete weisen zwar eine hohe Anzahl von Arbeitsplätzen auf, diese sind jedoch nicht durch postsuburbane Wirtschaftszweige geprägt. Die östlichen Gebiete können trotz ihrer differenzierteren Arbeitsplatzstruktur auch nicht als postsuburban gelten, da hierfür die absolute Anzahl der Arbeitsplätze zu gering ist. Es ist jedoch deutlich erkennbar, dass die westlichen Gebiete eindeutig

⁹⁰ Eine eindeutige Erklärung für diese postsuburbane Prägung der östlichen Gebiete konnte im Rahmen des Projektes nicht gefunden werden, so dass hier weiterer Forschungsbedarf besteht. Eine leitende Vermutung könnte sein, dass aufgrund der fehlenden großflächigen Gewerbeflächenentwicklung im östlichen Berliner Umland (vgl. Herfert 2005: 37) die typischen suburbanen Wirtschaftszweige in geringerem Maß vertreten sind, so dass die urbaneren Wirtschaftszweige im Vergleich mehr Gewicht bekommen.

nicht als postsuburban geprägt gelten können, da sie weder eine größere Anzahl an Arbeitsplätzen noch ein breiteres Spektrum qualifizierter Tätigkeiten anbieten.

Arbeitsplatzstruktur nach Ausbildungsniveau der Beschäftigten

Ein weiterer Indikator für das Qualifikationsniveau einer Tätigkeit ist das Ausbildungsniveau der Beschäftigten. Für diejenigen, die in einem 30-minütigen Radius um die Untersuchungsgebiete beschäftigt sind, ergeben sich die in Abbildung dargestellten Ausbildungsniveaus.

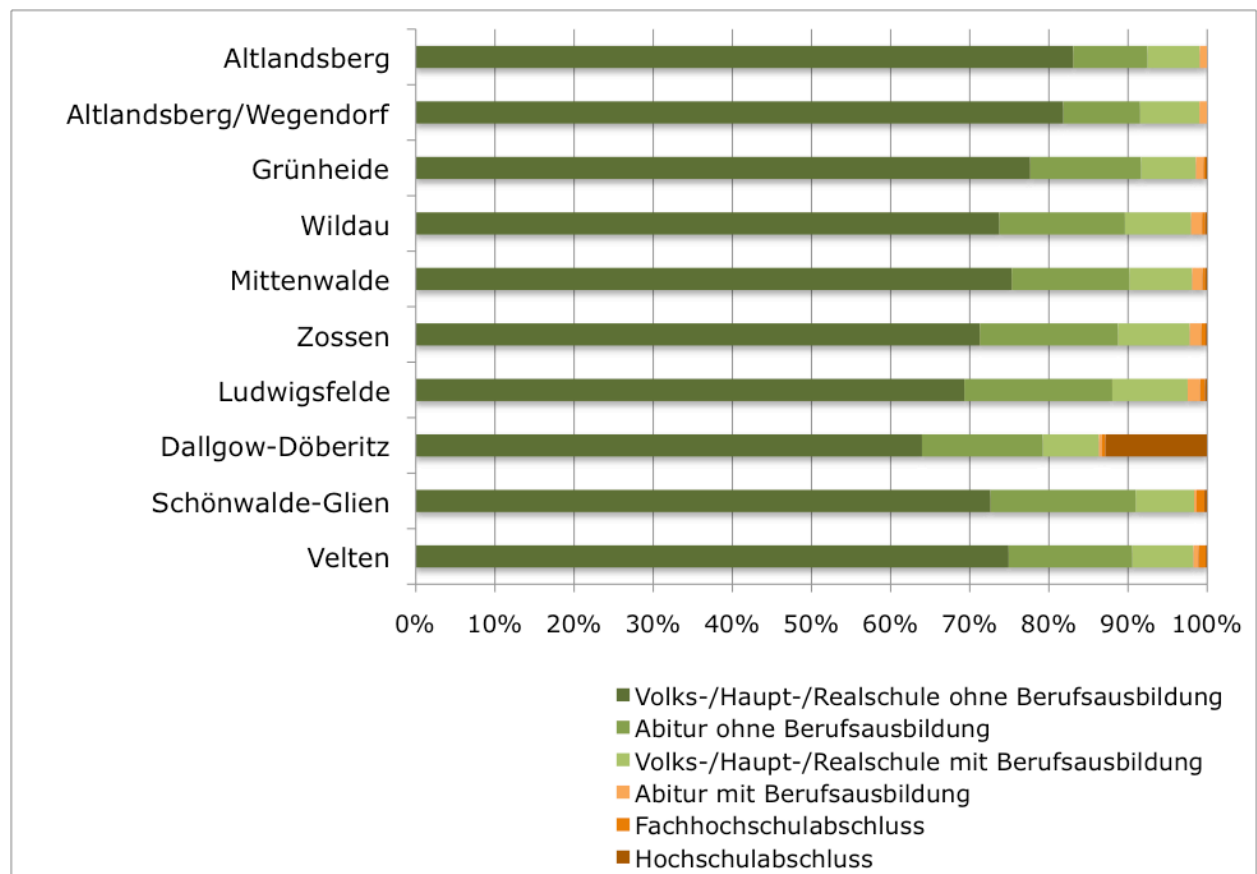


Abbildung 17: Ausbildungsniveaus der Beschäftigten in den Einzugsgebieten der Untersuchungsgebiete.

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Es ist auffällig, dass sich die Ausbildungsniveaus zwischen den Beschäftigten der Untersuchungsgebiete nicht beträchtlich voneinander unterscheiden. Für alle Gebiete gilt, dass die Mehrzahl der Beschäftigten Volks-, Haupt- oder Realschule abgeschlossen hat, ohne anschließend eine Berufsausbildung zu absolvieren. Signifikant weicht einzig Dallgow-Döberitz von diesem Befund ab, da hier der Anteil der „Hochqualifizierten“, also derjenigen mit Hochschulabschluss, mit knapp 13% wesentlich höher ist. Es wird deutlich, dass die Ausbildungsniveaus nicht mit den Anforderungsprofilen der Arbeitsplätze korrelieren, da Dallgow-Döberitz keine postsuburbane Arbeitsplatzstruktur aufweist. Insgesamt sind die Unterschiede hinsichtlich des Ausbildungsniveaus jedoch sehr gering.

Tabelle 6: Postsuburbane Ausprägungen nach Ausbildungsniveaus der Beschäftigten.
 Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Untersuchungsgebiet	Niedriges Bildungsniveau* der Beschäftigten (in %-Punkten)
Dallgow-Döberitz (Westen)	86,3
Ludwigfelde (Süden)	97,5
Zossen (Süden)	97,8
Wildau (Süden)	98,0
Mittenwalde (Süden)	98,1
Velten (Westen)	98,3
Schönwalde-Glien (Süden)	98,4
Grünheide (Osten)	98,6
Altlandsberg/Wegendorf (Osten)	99,0
Altlandsberg (Osten)	99,1

* Hierunter sind die Kategorien Volks-, Haupt- und Realschule ohne Berufsausbildung, Abitur ohne Berufsausbildung und Volks-, Haupt- und Realschule mit Berufsausbildung zusammengefasst. Abgrenzend hierzu werden die Kategorien Abitur mit Berufsausbildung, Fachhochschulabschluss und Hochschulabschluss unter ‚hohem Bildungsniveau‘ zusammengefasst.

Insgesamt lässt sich auf Basis der Ergebnisse bezüglich der drei postsuburbanen Charakteristika – Anzahl der Arbeitsplätze, Wirtschaftsstruktur und Ausbildungsniveau der im Umkreis der Untersuchungsgebiete Beschäftigten – folgende Reihenfolge der postsuburbanen Entwicklungsgrade feststellen.⁹¹

⁹¹ Es wurden für die einzelnen Auswertungsschritte jeweils Rangfolgen bezüglich der postsuburbanen Prägung erstellt und diese anschließend summiert, um eine Gesamtreihenfolge erstellen zu können.

Tabelle 7: Postsuburbane Ränge der Beschäftigungsstruktur der Untersuchungsgebiete.
Quelle: Eigene Berechnungen.

Postsuburbaner Rang	Himmelsrichtung	Untersuchungsgebiet
1	Süden	Ludwigsfelde
2	Süden	Zossen
3	Süden	Mittenwalde
4	Süden	Wildau
	Osten	Grünheide
5	Westen	Velten
6	Osten	Altlandsberg/Wegendorf
		Altlandsberg
7	Westen	Schönwalde-Glien
		Dallgow-Döberitz

Es kann also auf Basis der dargestellten Analysen bezüglich der Wirtschaftsstruktur der Untersuchungsgebiete die Annahme, dass sich im südlichen Berliner Umland postsuburbane Tendenzen identifizieren lassen, bestätigt werden. Diese Annahme gründet überwiegend auf der Quantität der Arbeitsplätze. Zudem lässt sich die Tendenz ablesen, dass der Westen noch weniger als der Osten postsuburbane Entwicklungen zu verzeichnen hat, was auf die Unterschiede in der postsuburbanen Prägung der Wirtschaftsstruktur zurückgeführt werden kann. Im Westen stellt Velten eine Ausnahme dar, da es zusammen mit Hennigsdorf einen „neuen ökonomischen Pol“ bildet.

6 Genderspezifische Restriktionen und Optionen im Berliner Umland

Im Folgenden werden die empirischen Ergebnisse zu den im dritten Kapitel entfalteten Themenbereichen Arbeit, Mobilität und Sozialkapital dargestellt. Hierbei wird der Fokus in allen Bereichen auf Genderspezifika und damit verbunden auf Restriktionen und Optionen im Alltag von im Berliner Umland wohnenden Frauen gelegt.

6.1 Genderspezifika von Arbeit

Zunächst wird die Ausstattung mit Erwerbsarbeitsplätzen und Kinderbetreuungsmöglichkeiten in Wohnortnähe untersucht. Dieser strukturelle Kontext hat maßgeblichen Einfluss auf die Handlungsoptionen – insbesondere von Frauen –, da er diese begünstigen oder beschränken kann. Vor diesem Hintergrund wird anschließend auf die Geschlechtsrollenspezifika von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit eingegangen und dabei übergeordnet eine Antwort auf die Frage gesucht, ob sich die in der DDR bzw. BRD geprägten Geschlechterrollen auf heutiges Arbeitsverhalten auswirken.

6.1.1 Struktureller Kontext von Erwerbsarbeit

Unter strukturellem Kontext werden in Zusammenhang mit Erwerbstätigkeit die Opportunitäten an Erwerbsarbeitsplätzen und Kinderbetreuungseinrichtungen in Wohnortnähe verstanden. Besonders letztere sind entscheidend für die Beteiligung von Müttern am Erwerbsarbeitsmarkt.

6.1.1.1 Struktureller Kontext an Erwerbsarbeitsplätzen

Die Ausstattung des Raumes mit Arbeitsstätten hat Einfluss auf die Möglichkeiten der Frauen, einer Erwerbstätigkeit nachzugehen und prägt damit auch die Geschlechterrollen der im Umland lebenden Personen. Eine differenzierte Ausstattung mit Arbeitsstätten würde es auch Kinder versorgenden Frauen erlauben, in relativer Nähe zu ihren Wohnorten einen Arbeitsplatz entsprechend ihrer Qualifikation finden zu können.

Frauen- und Männerberufe

Betrachtet man die Anzahl an ausgeübten Frauenberufen im Untersuchungsraum, kann zwei Fragen nachgegangen werden. Zum einen ist es bezüglich der unterschiedlich starken postsuburbanen Prägungen der Untersuchungsgebiete interessant zu erfahren, ob sich die Situation bezüglich der Frauenarbeitsplätze in den postsuburbanen Gebieten anders darstellt als im restlichen Untersuchungsraum. Damit eng verbunden ist die Frage, ob diese Siedlungsstrukturen eine „emanzipatorische“ Wirkung für im Umland wohnende Frauen besitzen.

Zum anderen ist einerseits der Vergleich mit der Ausstattung Berlins an Frauenarbeitsplätzen interessant und andererseits die Beantwortung der Frage, ob hier die Co-Location-Hypothese hinsichtlich frauentypischer Berufe bestätigt werden kann, was mit einer Standortverlagerung von Unternehmen mit dem Ziel, dort ansässige (Haus-)Frauen als Arbeitskräfte zu gewinnen, einhergehen müsste. Einschränkend muss hier bemerkt werden, dass eine Verlagerung von Unternehmen zu dem Arbeitskräftepool von (Haus-)Frauen hin nicht in großem Umfang erwartet werden kann. Dies ist dem spezifischen Suburbanisierungsverlauf im Berliner Umland geschuldet, im Zuge dessen Einzelhandel und Gewerbe vor der Bevölkerung in das Umland gezogen sind und diese daher nicht an eine „vorauslaufende Suburbanisierung der Arbeitskräfte anknüpfen“ konnten (Matthiesen/Nuissl 2002: 42). Natürlich ist es theoretisch trotzdem nicht auszuschließen, dass Unternehmen zu einem späteren Zeitpunkt – nach Abschluss der größten Welle der Bevölkerungssuburbanisierung – ihren Sitz mit dem Ziel in das Berliner Umland verlagerten, dort verstärkt weibliche Arbeitskräfte vorzufinden.

a. Frauenarbeitsplätze in suburbanen und postsuburbanen Gebieten

Wie in Kapitel 3.1.3 ausgeführt, können grundsätzlich vergleichsweise wenige Berufe als frauendominiert identifiziert werden. Dies trifft auch für das Berliner Umland zu, wo sich die Zugehörigkeit der Arbeitsplätze zu den „Frauenberufen“, die sich im 30-Minuten-Radius um die Untersuchungsgebiete erstrecken, wie folgt darstellt.

Tabelle 8: Anzahl der statistischen Frauenberufe nach Berufsgruppen⁹² in einzelnen Untersuchungsgebieten.

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

	AL	WE	GR	WI	MI	ZO	LU	DA	SG	VE
Metallfeinbauer, verw. Berufe (30)	X	X	X					X	X	X
Textilverarbeiter (35)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Technische Sonderfachkräfte (63)									X	X
Warenkaufleute (68)	X		X							
Bank-, Versicherungskaufleute (69)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Bürofach-, Bürohilfskräfte (78)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Publizisten, Dolmetscher, Bibliothekare (82)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Übrige Gesundheitsdienstberufe (85)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Sozialpflegerische Berufe (86)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Körperpfleger (90)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gästebetreuer (91)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Hauswirtschaftliche Berufe (92)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Reinigungsberufe (93)									X	X
<i>Summe Frauenberufe</i>	<i>11</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>11</i>

Bezogen auf die drei Untersuchungsgebiete Mittenwalde, Zossen und Ludwigsfelde, die am ehesten eine postsuburbane Prägung aufweisen (vgl. 5.3), lässt sich hier feststellen, dass es keinen Zusammenhang zwischen postsuburbaner Prägung und Anzahl an Frauenberufen gibt. So gibt es in diesen Gebieten nur neun Berufsarten, in denen Frauen einen Anteil von mindestens 70% haben. Das wirkt sich auch auf die Anteile der in Frauenberufen Beschäftigten an der Gesamtzahl der im Umfeld der Untersuchungsgebiete Beschäftigten aus. So ist die Anzahl der Personen, die in den 30-minütigen Radien der am ehesten postsuburbanen Untersuchungsgebiete in Frauenberufen beschäftigt sind, vergleichsweise gering.

⁹² Die Einteilung der Berufsgruppen erfolgte nach der Klassifizierung der Berufe der Bundesanstalt für Arbeit aus dem Jahr 1988.

Tabelle 9: Anteile der in frauentypischen Berufen Beschäftigten in den Einzugsgebieten.
 Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Untersuchungsgebiet	%-Anteil Frauenarbeitsplätze an allen Arbeitsplätzen
Altlandsberg	43,34
Grünheide	40,55
Velten	34,20
Schönwalde-Glien	32,52
Wegendorf	31,80
Zossen	28,36
Ludwigsfelde	28,07
Mittenwalde	27,76
Wildau	27,57
Dallgow-Döberitz	26,54

Somit zeigt sich die Wirtschaftsstruktur der am stärksten postsuburban geprägten Untersuchungsgebiete als nicht besonders förderlich für die Erwerbstätigkeit der dort wohnenden Frauen. Dies war für die südlichen Gebiete zu erwarten gewesen, da sich die Wirtschaftsstruktur dort als deutlich suburban mit einem hohen Anteil an Fertigungsberufen erwies. Postsuburbane Tendenzen hinsichtlich der Beschäftigtenstruktur im Berliner Umland fördern anscheinend nicht den geschlechtergerechten Zugang zum Arbeitsmarkt. Anhand der Wirtschaftsstruktur der östlichen Untersuchungsgebiete Altlandsberg und Grünheide bestätigt sich die Vermutung, dass der geringe Gewerbebesatz im östlichen Berliner Umland zu einem höheren Prozentanteil an postsuburbanen und damit einhergehend auch an Frauenarbeitsplätzen führt (vgl. Kapitel 5.3.2.2).

b. Frauenarbeitsplätze im Untersuchungsraum im Vergleich zu Berlin

Als nächstes soll der Frage nachgegangen werden, ob generell mehr Frauenarbeitsplätze im Umland angesiedelt werden als in Berlin, mit dem Ziel, den Arbeitskräftepool der suburbanen Hausfrauen auszuschöpfen. Mit anderen Worten soll die Co-Location-Hypothese in Bezug auf frauentypische Berufe für das Berliner Umland überprüft werden.

Tabelle 10: Frauenberufe im Untersuchungsraum⁹³ im Vergleich zu Berlin.

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am 30. September 2008. Eigene Berechnungen.

Frauenberufe	Untersuchungsraum	Berlin
Textilverarbeiter	X	X
Warenkaufleute		
Nachrichtenverkehr		
Bürofach-, Bürohilfskräfte	X	X
Übrige Gesundheitsberufe	X	X
Sozialpflegerische Berufe	X	X
Körperpfleger	X	X
Gästebetreuer	X	
Hauswirtschaftliche Berufe	X	X
Bank- und Versicherungskaufleute	X	
Publizisten, Dolmetscher, Bibliothekare	X	
<i>Summe Frauenberufe</i>	9	6

Vergleicht man die Anzahl der nach statistischen Kriterien definierten Frauenberufe der Untersuchungsgebiete mit denen Berlins, so ist festzustellen, dass Berlin insgesamt weniger frauendominierte Berufsfelder vorzuweisen hat.

Die Summe aller Personen, die in den 30-minütigen Radien der Untersuchungsgebiete in Frauenberufen beschäftigt sind, macht einen Anteil an der Gesamtzahl der dort Beschäftigten von 35,7% aus. Um besser einschätzen zu können, ob dies ein hoher Anteil ist und somit die Situation der im Umland lebenden Frauen bezogen auf das Angebot an „Frauenarbeitsplätzen“ günstig ist, wird hier der Vergleich mit Berlin herangezogen. Die Beschäftigten der Berufe, die in den Untersuchungsgebieten statistisch als Frauenberufe gelten, machen in Berlin einen Anteil von 47% an allen Beschäftigten aus. Berücksichtigt man die geringere Anzahl an Frauenberufen in Berlin, so handelt es sich immer noch um einen Anteil von 41% an allen Beschäftigten. Entgegen verschiedener Thesen stellt sich die Situation in den untersuchten Gebieten nicht so dar, dass hier besonders viele Frauenarbeitsplätze angesiedelt worden wären, um den weiblichen Arbeitskräftepool der suburbanen Hausfrauen zu nutzen. Es scheint für die Metropolregion von Berlin zu gelten, dass sich die frauentypischen Beschäftigungssektoren noch immer in der Kernstadt konzentrieren. Es kann also auch in Bezug auf die Co-Location-Hypothese festgestellt werden, dass eine Standortverlagerung von

⁹³ Als „Frauenberufe im Untersuchungsraum“ gelten Berufe nur dann, wenn sie für alle Untersuchungsgebiete nachgewiesen werden können. Eine Ausnahme bildet die Berufsgruppe der „Gästebetreuer“, welche in Velten im strengen Sinne keinen Frauenberuf darstellt (vgl. Tabelle 8). Da jedoch auch hier der Wert mit 69,3% annähernd 70% beträgt, wurden die Gästebetreuer als Frauenberuf für den gesamten Untersuchungsraum gezählt.

Unternehmen ins Umland mit dem Ziel, den Arbeitskräftepool der Suburbia-Hausfrauen auszuschöpfen, im Berliner Umland nicht stattgefunden hat.

Vollzeit-/Teilzeitarbeitsmöglichkeiten von Frauen

Für eine Einschätzung der Eignung von Arbeitsmöglichkeiten im Umkreis der Untersuchungsgebiete für dort lebende Frauen ist neben der Tätigkeitsart der Erwerbsmodus entscheidend. Analog zu den Ausführungen zu Frauenberufen wird selbstverständlich nicht die Meinung vertreten, dass Frauen prädestiniert für Teilzeitarbeitsplätze seien. Verschiedene Studien (vgl. Hesse 1999; Meyer/Milbert 2007) und Interviews mit Umlandbewohnerinnen bestätigen jedoch, dass eine Teilzeitarbeit vielen Frauen als die einzige Möglichkeit erscheint, neben der Reproduktionsarbeit einer Erwerbstätigkeit nachzugehen (vgl. Rüling 2001). Gerade für Mütter spielt die Teilzeitbeschäftigung eine erhebliche Rolle. Ausgehend von der Gesamtzahl der Erwerbstätigen mit Kindern überwiegen diejenigen, die in Teilzeit beschäftigt sind. Im Berliner Umland ist die Erwerbsbeteiligung vergleichsweise hoch. Das Angebot an Teilzeit-Erwerbsmöglichkeiten ist hingegen gering ausgeprägt, so dass nur weniger als 28% aller beschäftigten Frauen in Teilzeit beschäftigt sind (vgl. Anhang V).

Betrachtet man die Situation von Teilzeit- und Vollzeitarbeitsplätzen in den 30-minütigen Einzugsgebieten der Untersuchungsgebiete, so lassen sich verschiedene Tendenzen erkennen. Von allen Beschäftigten der betrachteten Gebiete ($n = 686.139$) arbeiten durchschnittlich 18% in Teilzeit; in Berlin ist der Anteil mit 21% an allen Beschäftigten ($n = 1.103.786$) geringfügig höher.

Die Erwerbsmodi sind geschlechtsspezifisch unterschiedlich: Grundsätzlich gilt deutschlandweit, dass Frauen wesentlich öfter einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen als Männer.⁹⁴ Von allen beschäftigten Männern ($n = 362.545$) in den betrachteten Einzugsgebieten, arbeiten 93% in Vollzeit und 7% in Teilzeit, von den beschäftigten Frauen ($n = 323.594$) arbeiten 68,5% in Vollzeit und 31,5% in Teilzeit. In Berlin stellt sich die Beschäftigungssituation zwischen den Geschlechtern ausgeglichener dar. Hier arbeiten 88,6% der Männer ($n = 534.334$) und 70,4% der Frauen ($n = 569.452$) in Vollzeit. In den Untersuchungsgebieten haben Männer im Durchschnitt einen Anteil von 60% an den Vollzeit-Arbeitsplätzen ($n = 559.356$) und Frauen damit von 40%. In Berlin ist das Verhältnis mit einem Männer-Anteil von 54% und einem Frauen-Anteil von 46% an den Vollzeitarbeitsplätzen ($n = 874.266$) ausgeglichener. Entsprechend gegenläufig ist die Situation bezüglich der Teilzeit-Arbeitsplätze: Männer haben in den betrachteten Gebieten im Durchschnitt einen Anteil an den Teilzeit-Arbeitsplätzen ($n = 126.783$) von 19% und Frauen von 81%. Auch hier ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern mit einem Anteil der Männer von 27% und einem Anteil der Frauen von 73% an den Teilzeitarbeitsplätzen ($n = 229.520$) in Berlin geringer

⁹⁴ Nach einer Studie des IAB nutzen Männer Teilzeitarbeit vor allem, wenn sie in den Arbeitsmarkt eintreten, wenn sie keine Vollzeitstelle finden oder bevor sie aus dem Erwerbsleben ausscheiden (Vgl. Wanger 2005: 4.).

(alle Daten vgl. Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit 2008; Eigene Berechnungen).

Der Grund der niedrigeren Ausstattung des Umlandes mit Teilzeit-Arbeitsplätzen kann in der Branchenstruktur gesehen werden. Die Arbeitsmöglichkeiten im Umland zeichnen sich durch die Zugehörigkeit zu so bezeichneten „suburbanen“ Wirtschaftszweigen aus. Da sich Teilzeitbeschäftigung auf den urban geprägten Dienstleistungssektor konzentriert, finden sich in Gebieten mit einem hohen Anteil an Fertigungsberufen, wie im Berliner Umland der Fall, niedrige Teilzeitquoten (vgl. Meyer/Milbert 2007: 72).

6.1.1.2 Struktureller Kontext an Betreuungseinrichtungen

Neben den Erwerbsarbeitsopportunitäten werden im Folgenden die Betreuungsmöglichkeiten für Kinder in räumlicher Nähe zu den Wohngebieten erfasst, welche auch die Handlungsmöglichkeiten von Frauen befördern beziehungsweise einschränken können.

Ausstattung mit Kinderbetreuungseinrichtungen

Wie in der Karte in Anhang V erkennbar, stellt sich die quantitative Ausstattung mit Kinderbetreuungseinrichtungen im Berliner Umland gut dar, was insbesondere im Vergleich mit den alten Bundesländern gilt. Entscheidend für die Erwerbstätigkeit von Frauen sind neben der Anzahl die Öffnungszeiten der Einrichtungen.

Für eine bessere Einschätzung der Qualität dieser Betreuungssituation empfiehlt sich ein Blick auf andere räumliche Kontexte. Besonders im Vergleich zu suburbanen Gebieten auf dem Gebiet der ehemaligen Bundesrepublik Deutschland scheint die außerhäusliche Kinderbetreuungssituation im Untersuchungsraum eine Erwerbstätigkeit von Frauen nicht zu behindern. In den alten Bundesländern, beispielsweise im Umland von Hamburg, stellt sich die Situation vergleichsweise schlechter dar (vgl. Menzl 2007). Hier öffnen die Kindertagesstätten nicht vor 7.45 Uhr, was bei einem Arbeitsplatz im Zentrum Hamburgs in vielen Fällen ein Problem darstellen könnte. Des Weiteren sind nur 12,2% der 820 in gemeindlichen Kindertagesstätten zur Verfügung stehenden Plätze Ganztagesplätze mit einer Betreuungszeit von 7.45 bis 17.00 Uhr; mit 58,9% stellen die Vormittagsplätze mit einer Betreuungszeit von 7.45 bis 12 Uhr die Mehrzahl der Plätze dar. Während schon die Betreuungszeit von 7.45 bis 17 Uhr eine Vollzeitbeschäftigung plus relativ langem Pendelweg sehr schwierig erscheinen lässt, ist eine Erwerbstätigkeit für Mütter, die ihre Kinder nur halbtags betreuen lassen können, nahezu unmöglich. Unter Einbezug dieser Ausstattungssituation ist es nicht verwunderlich, dass in Hamburgs Suburbia „kein Thema [...] auch nur annähernd so intensive und emotionale Reaktionen bei jungen Familien hervorzurufen [vermag] wie das Thema der Kinderbetreuung“ (Menzl 2007: 365).

In den betrachteten Gebieten des Berliner Umlandes öffnen die Betreuungseinrichtungen grundsätzlich früher, in der Regel um sechs Uhr morgens. Über 93% der Einrichtungen wei-

sen Öffnungszeiten von sechs bis mindestens 17 Uhr auf. Neben den Öffnungszeiten gibt es auch Unterschiede bezüglich des Betreuungsalters. Während im Hamburger Umland Kinder in der Regel erst ab 3 Jahren betreut werden – mit der Ausnahme einer Krippe, die zweijährige Kinder von Alleinerziehungsberechtigten aufnimmt (vgl. ebd.: 367) – ist dies in den meisten Einrichtungen im Berliner Umland schon ab ein paar Monaten bzw. einem Jahr möglich.

Tabelle 11: Ausstattung mit gemeindlichen Kinderbetreuungseinrichtungen im Hamburger und Berliner Umland.

Quelle: Internetauftritte Brandenburger Gemeinden; Menzl 2007: 367.

Berliner Umland (n = 4.757 Plätze)			Hamburger Umland (n = 820 Plätze)		
Öffnungszeit	Schließzeit	Anteile der Plätze in %	Öffnungszeit	Schließzeit	Anteile der Plätze in %
06:00	17:00	36,2	07:45	17:00	12,2
06:00	17:30 – 18:00	42,8	07:45	12:00	58,9
06:00	18:30 – 19:30	14,3	07:45	max. 15:00	11,7
06:30	16:30	3,6	13:00	17:00	17,2
06:30	17:00	2,8			
07:00	16:00	0,4			

Für die in den Untersuchungsgebieten wohnenden Eltern stellt sich die sie umgebende Kinderbetreuungssituation bezüglich der Anzahl und der Öffnungszeiten der Betreuungseinrichtungen objektiv betrachtet als gut dar. Da bei Kinderbetreuungseinrichtungen eine größere Wahlmöglichkeit als bei Arbeitsstätten gegeben ist, spielt die Bewertung der Institutionen durch die Eltern eine wichtige Rolle. Eine Unzufriedenheit mit der Qualität würde wiederum lange Wege zu Alternativangeboten bedeuten. Nachfolgend wird anhand von Interviewausagen gezeigt, wie Eltern die Betreuungseinrichtungen beurteilen und in welcher Weise eine Erwerbstätigkeit für Reproduktionsarbeit leistende Eltern in den Untersuchungsgebieten möglich ist.

Bewertungen der Kinderbetreuungseinrichtungen

a. Qualität der Betreuung

Die Qualität der Betreuungseinrichtungen wird von der Mehrheit der Interviewten als sehr positiv beschrieben. Besonders von denjenigen, die vorher in Berlin gewohnt haben und/oder noch Verbindungen dorthin haben, werden die positiven Eigenschaften der Betreuung häufig in Abgrenzung zu Berlin hervorgehoben.

„Also ich bilde mir trotzdem ein, dass die hier mehr mit den Kindern machen. Weil auch hier die Kindergärten bis 17 oder 18 Uhr auf sind. In Berlin, da sagt

‘ne Freundin, da haben die teilweise nur bis 14 Uhr auf. Das wusste ich gar nicht. Da gibt es keinen Mittagsschlaf, die kommen todmüde nach Hause. Hier war immer die Möglichkeit gegeben, auch im Hort, wenn die Kinder müde sind, nach der Hausaufgabenbetreuung, dass sie sich da hinlegen können, wer das braucht.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Ja, die Kita ist hier, weiß ich nicht, 200 m weiter. Absolut kein Problem, da einen Platz zu kriegen. Eine ganz tolle Einrichtung, also da träumen die in Berlin von, von solchen paradiesischen Verhältnissen. [...] Und sie hat so einen richtig familiären Charakter, ganz schön. Sie kümmern sich da richtig gut um die Kinder und es ist jetzt auch nicht so was mit alternativ und irgendwelchen merkwürdigen Erziehungsmethoden. Es ist eine ganz normale klassische Kita, die aber auch ganz viel mit den Kindern rausgehen. [...] Das ist der Vorteil, glaube ich, gegenüber diesen Stadt-Kitas, dass sie einfach die Natur vor der Tür haben.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

Der Aspekt, dass das ganz „Normale“ der Kindertagesstätten im Umland geschätzt wird, wird von einigen Befragten angeführt. Sie finden die neueren, alternativen Erziehungskonzepte, die vorrangig in urbanen Räumen stark nachgefragt werden und die sie oftmals aus Berlin kennen, befremdlich beziehungsweise für ihr Kind nicht wünschenswert.⁹⁵

„Ja, ich hatte dann das Angebot vom städtischen Kindergarten damals und das war ok. Wie sie da mit den Kindern umgegangen sind, also ich fand das besser als dieses ‚Kinder können alles machen‘. Das ist nicht so mein Ding. Ich finde es besser, wenn ein bisschen Zucht und Ordnung noch dahinter ist. Daher fand ich den Kindergarten von den Erzieherinnen toll, allerdings war es da auch nichts mit der Modernität.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Wenige Interviewte stehen der Qualität der Kinderbetreuung auch skeptisch gegenüber. Genau das von den meisten so positiv beurteilte „Normale“ wird von ihnen als rückständig und wenig zeitgemäß eingeschätzt, wobei auch gewisse Vorbehalte gegenüber den Relikten des DDR-Systems eine Rolle spielen.

„Das haben wir uns [auf einer staatlichen Schule] ein halbes Jahr angeguckt und dann haben wir sie von der Schule runtergenommen und haben sie auf die Grundschule, die gehörte auch zur katholischen Schule Bernadino [...] geschickt. Weil das war das kleinere Übel.“

Herr Woll, 47, Altlandsberg, Westdeutsch, Berufsschullehrer, 50h/Woche erwerbstätig, 4 Kinder

„Hier in Velten gibt es, glaube ich, nach wie vor die Kindergärten, die es schon immer gab, gibt es die Schulen, die es schon immer gab. Also mir ist nichts bekannt, dass hier irgendetwas Neues entstanden wäre. [...] Wir waren auch die einzigen, die zur Montessori-Schule gefahren sind. Ist auch sonst keiner gefahren. Ich weiß es nicht, vielleicht ist es für die anderen in Ordnung so gewesen.“

Frau Schermann, 45, Velten, Westdeutsch, Sozialarbeiterin, 19h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

⁹⁵ Diese Aussagen lassen einmal mehr erkennen, dass diejenigen, die sich für einen Umzug ins Umland entscheiden, auch meistens einer gewissen Lebensstil-Gruppe angehören.

Die schlechte Bewertung der Betreuungseinrichtungen in den beiden letztgenannten Zitaten wurde von Bewohner/innen geäußert, welche insgesamt eine negative Haltung gegenüber ihrer Wohnumgebung einnehmen, so dass die schlechte Bewertung in einem allgemeinen Unzufriedenheitsgefühl kontextualisiert werden kann.

Allgemeine, auch von anderen Befragten hervorgebrachte Beschwerden betreffen die schlechten baulichen Zustände der Gebäude, welche die Kinderbetreuungseinrichtungen beherbergen, oder auch den schlechten Personalschlüssel in den Einrichtungen, welcher jedoch keine typische Erscheinung des suburbanen Raumes von Berlin ist.

b. Distanzen zu Betreuungseinrichtungen und Öffnungszeiten

In den meisten Wohngebieten stellt die Distanz zu den Betreuungseinrichtungen ein Problem für die Eltern dar, da sie ihre Kinder überwiegend begleiten müssen. Nur in den Gebieten Wildau, Velten und Zossen können die Kinder nach Aussagen der Interviewten die Wege in Kindergarten und Grundschule selbständig zurücklegen. Oftmals ist neben der Entfernung die fehlende Infrastruktur an Radwegen Grund für eine Begleitung, da das Radfahren auf einer Landstraße von den Eltern als zu gefährlich eingeschätzt wird.

„Aber es lässt so gut wie keiner sein Kind da lang fahren, weil, ich bin mit dem Fahrrad da lang gefahren, die Lastwagen, die überholen, die ziehen vorbei und dann liegt was drunter. Ich hatte zwei Unfälle, zwei kaputte Fahrräder gehabt. Da wird man angezogen und Fahrrad drunter und ich bin noch abgesprungen.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Stärker als durch die Entfernung zu den Einrichtungen wird der Alltag der Eltern durch die Öffnungszeiten eingeschränkt. Obwohl diese, wie oben angeführt, eine vergleichsweise lange Betreuung der Kinder gewährleisten, wird es schwierig, wenn beide Elternteile einer Vollzeiterwerbstätigkeit nachgehen. Während die morgendliche Öffnungszeit um sechs Uhr von allen als ausreichend befunden wird, wird die Schließzeit um durchschnittlich 17 Uhr als deutlich zu früh bewertet – Grund hierfür ist mehrheitlich der lange Anfahrtsweg von der Arbeitsstelle, die sich meistens in Berlin befindet. Die Interviews haben gezeigt, dass von vielen Eltern „die eine Stunde“, das heißt eine Öffnungszeit bis mindestens 18 Uhr, herbeigewünscht wird.

„Ich glaube, die fangen morgens um 6 oder um 7 Uhr an und um 17 Uhr macht sie zu. Das ist ein bisschen früh, es könnte eine Stunde länger sein. Für uns ist das kein Problem, weil wir uns das gut aufteilen können, aber so bis 18 Uhr wäre manchmal nicht schlecht.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

„Naja, das war schon schwierig, weil ich selber ja auch Schichten habe. Und der Hort hier ja nur bis 17.30 Uhr auf hatte. [...] Da hatte ich schon zu tun, wenn ich bis 17 Uhr Dienst hatte, es zu schaffen.“

Frau Ronde, 38, Altlandsberg, Ostdeutsch, Erzieherin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Für meine Arbeitszeiten hat es gereicht. Aber wo man vielleicht noch an einer Lösung arbeiten muss, ich weiß nicht, wie die Zeiten jetzt sind, aber es gibt durchaus sehr viele allein stehende Mütter, die, keine Ahnung, bis 20 Uhr in Berlin irgendwo arbeiten gehen als Verkäuferin und ich glaube so lange wird dann hier nicht betreut. Also da kommt man dann wiederum ohne fremde Hilfe gar nicht aus. [...] Für, sage ich einmal, normale Berufe, die jetzt nicht spezielle Zeiten haben, denke ich ist die morgendliche Zeit schon okay. Und an der Abendzeit, da kann man etwas verbessern, klar, immer.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Nein, da führt kein Weg rein. Das war schon früher so, bis 17 Uhr und das hat Oma von Oma schon so gemacht und da ändern wir nichts dran. Und dass die Geschäfte bis 22 Uhr oder bis 24 Uhr offen haben ist da völlig Wurst. Nein, wir wollen hier nichts Neumodisches einreißen lassen. Es ist ja nicht einmal ein Reden hier bis 18 Uhr. Was die Eltern hier schon geredet haben, dass das alles einfacher wäre mit dieser einen Stunde.. [...] Muss halt einer zu Hause bleiben.“

Frau Grothe, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Verkäuferin, 16h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Die letzte Interviewaussage macht deutlich, in welcher Weise die starren Betreuungszeiten mit den flexibleren Erwerbsarbeitszeiten kollidieren.

Dass man jedoch auch für längere Öffnungszeiten erfolgreich kämpfen kann, hat ein Interview mit einer Bewohnerin Wildaus gezeigt. Da sie selbst in einem Bekleidungsgeschäft des A10-Centers arbeitet, ist sie auch von den längeren Öffnungszeiten des Einzelhandels betroffen und hat sich für entsprechend ausgedehnte Betreuungszeiten stark gemacht. Ihre Situation stellt keinen Einzelfall dar, da das Einkaufszentrum ein großer Arbeitgeber für die Region ist und vergleichsweise viele der im A10-Center Beschäftigten in dem Untersuchungsgebiet in Wildau wohnen.

„Die haben voriges Jahr nach längerem Hin und Her und weil ich auch so ein bisschen große Briefe an die Gemeinde und das Centermanagement geschrieben habe, die Öffnungszeiten verlängert. Das Centermanagement hatte mal in Erwägung gezogen, einen Centerkindergarten zu errichten für die Centermitarbeiter. Die Idee ist bis dahin ja nicht schlecht, aber da ja nun Centermitarbeiter ja doch sehr flexibel eingesetzt sind, ist es ja natürlich keine kontinuierliche Betreuung und Förderung der Kinder quasi. Und dann habe ich gesagt, wir haben ja eigentlich gute Kindergärten hier in Wildau, drei Stück, was ja schon eigentlich sehr schön ist, sollte man doch einfach nur, meinetwegen gegen einen kleinen Obolus vom Centermanagement oder vom Center oder so, so doch bloß die Ausweitung oder die bessere Betreuung der bestehenden Kitas fördern. So haben wir bei uns eine Kita-Einrichtung, die mit dem Hort gekoppelt ist, die die Betreuungszeiten bis 19.30 Uhr ausgedehnt hat.“

Frau Adam, 42, Wildau, Ostdeutsch, angestellte Änderungsschneiderin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Die Öffnungszeiten der einen Kindertagesstätte (die beiden anderen Kindertagesstätten haben „normale“ Öffnungszeiten bis 17 Uhr) von 6 – 19.30 Uhr führen zu einer außerordentlichen Zufriedenheit der Bewohner/innen Wildaus mit dem Betreuungsangebot.

6.1.2 Genderspezifika von Erwerbsarbeit

Vor dem beschriebenen Hintergrund wird im Folgenden dargestellt, in welcher Weise und in welchem Ausmaß die befragten Männer und Frauen am Erwerbsleben teilhaben und herausgestellt, ob die im Umland wohnenden Frauen tatsächlich durch den strukturellen Kontext benachteiligt sind. Neben dem Geschlecht wird auch nach Sozialisation unterschieden und damit auf die in den beiden deutschen Staaten dominanten Familienmodelle Bezug genommen.

Um die Anteile der Erwerbsmodi von Männern und Frauen bezogen auf einen gleichberechtigten Zugang zu Erwerbsarbeit adäquat einschätzen zu können, wird zunächst auf den Anteil von Erwerbstätigen an Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 15 und 65 Jahren eingegangen werden.

Von allen Befragten, die eine Altersangabe gemacht haben ($n = 1.112$), sind 84,8% im erwerbsfähigen Alter, wovon wiederum 79,4% tatsächlich einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Der Anteil der Frauen im erwerbsfähigen Alter ($n = 565$) ist mit 89,3% höher als derjenige der befragten Männer ($n = 377$) mit 78,9%. Betrachtet man jedoch den Anteil der Erwerbstätigen an denjenigen im erwerbsfähigen Alter, liegt der Anteil der erwerbstätigen Männer ($n = 319$) bei 84,6% und derjenige der Frauen ($n = 423$) bei 74,9%.

Ausgehend von den Einflüssen der beiden unterschiedlichen Gesellschaftsmodelle der BRD und der DDR kann erwartet werden, dass insbesondere die Anteile ostdeutsch und westdeutsch sozialisierter Frauen in Bezug auf die Teilnahme am Erwerbsleben voneinander abweichen.

Unterscheidet man entsprechend die Befragten nach ihrer jeweiligen Sozialisation, so ergibt sich bezüglich der Anteile von Erwerbstätigen an Erwerbsfähigen folgendes Bild: Der Anteil erwerbstätiger Männer unterscheidet sich kaum nach ihrer jeweiligen Sozialisation – 82,9% der Männer ostdeutscher Herkunft ($n = 160$) im erwerbsfähigen Alter sind auch erwerbstätig, bei den Männern westdeutscher Sozialisation sind es 83,2% ($n = 104$). Bei den befragten Frauen zeigen sich deutliche Differenzen: Während 79,5% der Frauen ostdeutscher Herkunft ($n = 233$) im Alter zwischen 15 und 65 Jahren auch erwerbstätig sind, sind es bei westdeutschen Frauen derselben Altersspanne nur 66,1% ($n = 127$).

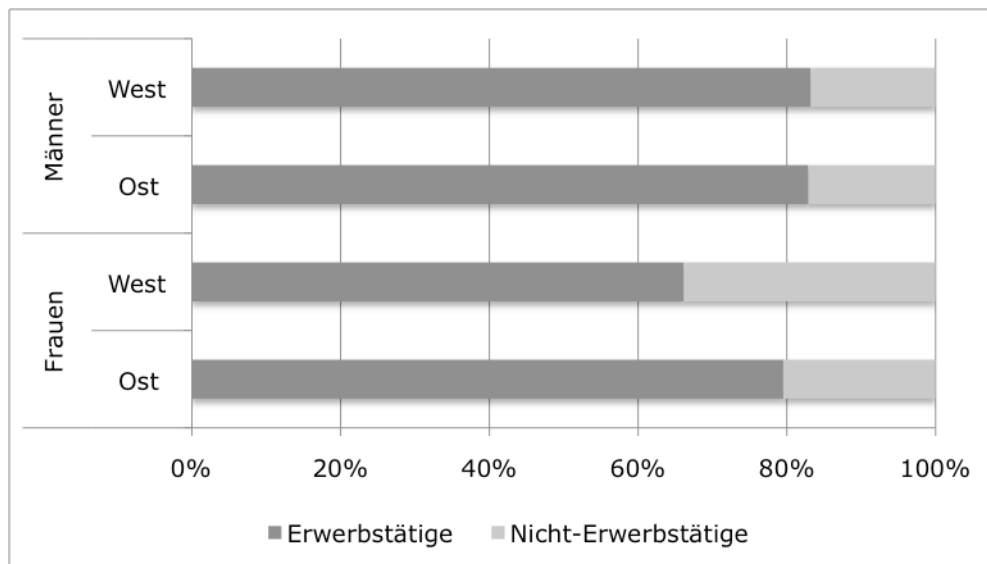


Abbildung 18: Anteil erwerbstätiger Frauen und Männer an allen Erwerbsfähigen.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Die Beteiligung am Erwerbsleben ist außerdem davon abhängig, in welchem zeitlichen Umfang einer Arbeit nachgegangen wird. Aus diesem Grund wird nun dargestellt, in welcher Weise Männer und Frauen, unterteilt nach jeweiliger Sozialisation, unterschiedliche Erwerbsmodi verfolgen.

6.1.2.1 Erwerbsmodi von ost- und westsozialisierten Personen

Anhand der Erwerbsmodi wird deutlich, dass Frauen westdeutscher Sozialisation in mehrfacher Hinsicht weniger am Erwerbsleben partizipieren. Wie in Abbildung gezeigt, sind insgesamt nur 66,1% der Frauen westdeutscher Sozialisation im erwerbsfähigen Alter auch erwerbstätig. Damit liegen sie nicht nur deutlich hinter den Männern gleicher Sozialisation mit 83,2%, sondern auch hinter den ostdeutsch sozialisierten Frauen mit 79,5%. Die Unterteilung der Erwerbstätigkeit in die Erwerbsmodi verdeutlicht, dass die Frauen westdeutscher Herkunft zudem weniger Stunden als alle anderen Gruppen mit einer Erwerbstätigkeit verbringen, da mit 55,7% über die Hälfte der erwerbstätigen Frauen in Teilzeit oder geringfügiger Beschäftigung arbeitet. Frauen ostdeutscher Herkunft gehen mit 69,5% deutlich häufiger einer Vollzeit-erwerbstätigkeit nach; bei Männern aus Ost und West macht eine Vollzeit-erwerbstätigkeit mit 93,3% beziehungsweise 85,8% mit Abstand den größten Anteil der Erwerbsmodi aus.

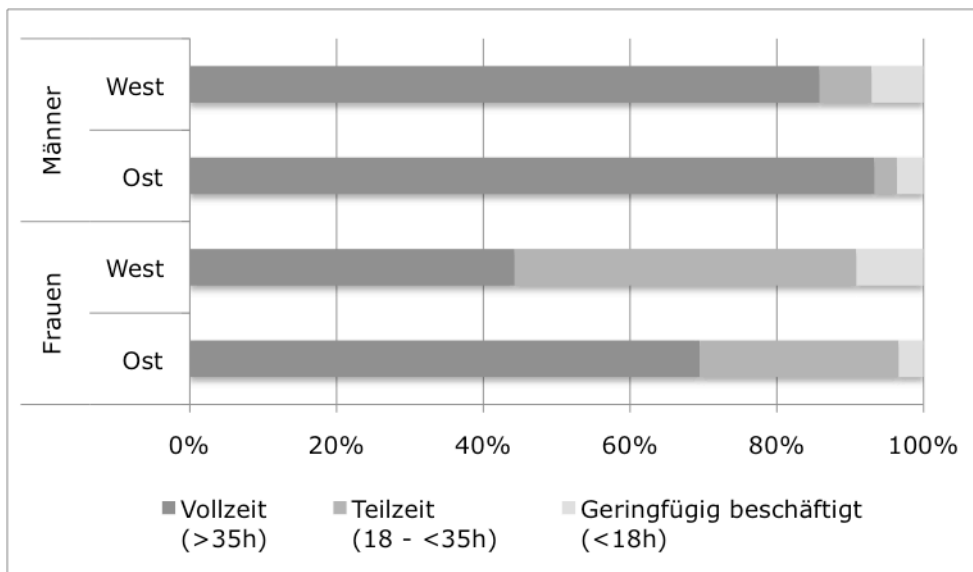


Abbildung 19: Erwerbsmodi von Männern und Frauen nach Sozialisation.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

6.1.2.2 Erwerbsarbeitszeiten von Männern und Frauen

Im Durchschnitt arbeiten Frauen der Stichprobe ($n = 434$) 34,9 Stunden und Männer ($n = 316$) 41,3 Stunden. Das Vorhandensein von Kindern hat einen starken Einfluss auf die Zeitverwendung der Umlandbewohner/innen. Bei Männern und Frauen ohne im Haushalt lebende Kinder kann ein relativ ausgeglichenes Verhältnis der Erwerbsarbeitszeiten konstatiert werden, wobei Frauen im Durchschnitt 38,4 Stunden und Männer 41 Stunden in der Woche erwerbstätig sind. Das Vorhandensein von Kindern reduziert die Anzahl der Erwerbsarbeitsstunden von Frauen, so dass Mütter im Durchschnitt 32,9 Stunden in der Woche einer Erwerbsarbeit nachgehen. Der Unterschied bezüglich der Anzahl der Erwerbsarbeitsstunden zwischen Müttern und kinderlosen Frauen ist hoch⁹⁶ signifikant.⁹⁷ Bei Vätern hingegen ist ein gegenläufiger Trend festzustellen, da sie wöchentlich durchschnittlich 42,6 Stunden einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Dieser Unterschied ist gegenüber der Gruppe der erwerbstätigen kinderlosen Männer nicht signifikant.

Bei Frauen lässt sich ein geringer positiver Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein von Kindern und der Anzahl der Erwerbsarbeitsstunden feststellen, bei Männern hingegen besteht nur eine sehr geringe und damit zu vernachlässigende Korrelation.⁹⁸

Das höhere Zeitpensum von Vätern für Erwerbsarbeit ist insofern nicht verwunderlich, da sich bei Familiengründung eine Verschiebung innerhalb der Haushalte bezüglich der Erwerbsarbeitszeit beobachten lässt und Männer verstärkt die Rolle des „Familienernährers“ wahrnehmen, was mit einer „Re-Traditionalisierung“ einhergeht (Allmendinger 2009: 36). Es wird anhand dieser Gegenüberstellung deutlich, dass die Unterschiedlichkeit der Er-

⁹⁶ Ich verwende im Folgenden die Abstufungen: $p < 0,001$ = hoch signifikant; $p < 0,01$ = sehr signifikant; $p < 0,05$ = signifikant.

⁹⁷ Ergebnis T-Test: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

⁹⁸ Frauen: $C = 0,3$, $\alpha = 0,01$, Männer: $C = 0,08$.

werbsarbeitszeiten nicht per se dem Geschlecht geschuldet ist, sondern dass die Rollenverteilungen in der Partnerschaft dafür verantwortlich gemacht werden können.

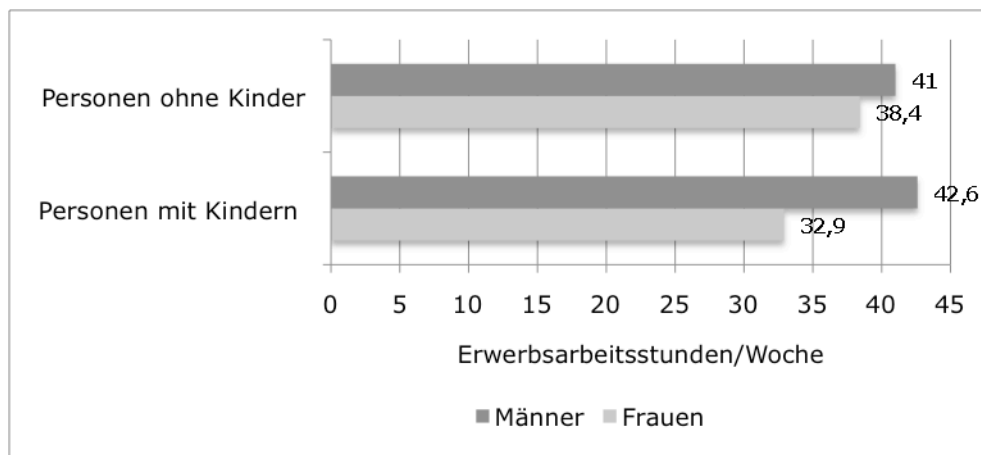


Abbildung 20: Erwerbsarbeitszeiten von Eltern und Nicht-Eltern.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Bezüglich des Einflusses der Sozialisierung lässt sich feststellen, dass ostsozialisierte Väter mit 41,5 Stunden geringfügig weniger Zeit einer Erwerbstätigkeit nachgehen als westsozialisierte Väter mit durchschnittlich 43,5 Stunden. Bei Müttern zeigt sich der Unterschied (erwartungsgemäß) deutlicher – Frauen westdeutscher Herkunft arbeiten in der Woche im Durchschnitt 29,7 Stunden und damit gute fünf Stunden weniger als ostdeutsch sozialisierte Mütter mit einer Arbeitszeit von 35,0 Stunden. Sowohl ostdeutsch sozialisierte als auch westdeutsch sozialisierte Mütter unterscheiden sich von Frauen ohne Kinder mit Erwerbsarbeitszeiten von 38,7 Stunden bzw. 38,1 Stunden signifikant, wobei es sich bei ostdeutsch sozialisierten Frauen um einen sehr signifikanten und bei westdeutsch sozialisierten Frauen um einen hoch signifikanten Unterschied handelt.⁹⁹

Um herauszufinden, ob der suburbane Wohnort einen Einfluss auf die Verkürzung der Erwerbsarbeitszeiten der Frauen hat und somit die Geschlechterungerechtigkeit verstärkt, werden Interviewaussagen herangezogen.

Einfluss des suburbanen Wohnorts auf genderspezifische Erwerbsarbeitszeiten

Anhand von Interviewaussagen wird deutlich, dass ein suburbaner Wohnort das Alltagsmanagement insbesondere von Frauen erschweren kann. Hierbei ergeben sich Unterschiede zwischen ostdeutsch und westdeutsch sozialisierten Personen bezüglich der Perspektive auf diese Schwierigkeiten. Erwartungsgemäß geben vor allem Frauen westdeutscher Herkunft an, dass sie zugunsten der Kinder ihre Arbeitszeiten reduziert haben. Während nur zwei Frauen ostdeutscher Herkunft einen Zusammenhang zwischen vermehrtem Zeitaufwand für Kinderbetreuung durch den suburbanen Wohnort und eine daraus resultierende Reduktion der Erwerbsarbeitszeit konstatieren, sehen sieben Frauen westdeutscher Herkunft hier eine

⁹⁹ Ergebnis T-Test ostsozialisierte Frauen: $p < 0,01$, $\alpha = 0,05$. Ergebnis T-Test westsozialisierte Frauen: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

Kausalbeziehung. Hierfür wird oftmals die Kombination aus vermehrt anfallender Reproduktionsarbeit in Form von Kinderbegleitmobilität und einem zeitlich aufwendigeren Arbeitsweg verantwortlich gemacht.

CR: „Haben Sie Ihre Arbeitszeit verändert aufgrund dessen, dass die Betreuung hier nicht ganz ausreichend war?“

FG: „Nein. Ich hatte vorher schon Teilzeit und.. Doch, ich habe dann noch mal eine Stunde pro Tag runtergeschraubt. Ich habe also mit 6 Stunden Teilzeit angefangen, bin dann mal irgendwann auf 5,5 runter und als wir dann überlegt hatten raus zu ziehen und uns dann hierzu entschlossen hatten, bin ich in dem Jahr auf 5 Stunden runter gegangen. Um das dann besser koordinieren zu können. Es kommen ja immer zwei Stunden pro Tag Fahrzeit dazu, was man dann ja doch irgendwie berücksichtigen muss irgendwo. Eben mit dem Abholen am Anfang oder sonst irgendwas, weil wir wollten eigentlich vermeiden, so lange wie möglich, dass sie ein Schlüsselkind ist. Und das haben wir eigentlich auch ganz gut gelöst gekriegt, weil ich auch Teilzeit habe.“

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Frauen, insbesondere diejenigen westdeutscher Sozialisation, fühlen sich in der Mehrheit der Fälle als Hauptverantwortliche für die Kinderbetreuung und passen ihre eigene Erwerbsarbeitszeit der Familienzeit an. Neben der durch die Geschlechterrollen festgeschriebenen und damit auch von den Frauen derart wahrgenommenen Zuständigkeiten für Kinder hat auch die Flexibilität der eigenen Arbeitszeiten und jener der Partner einen Einfluss auf das Familienalltagsmanagement.

CR: „Haben Sie Ihre Arbeitszeit in der Vergangenheit mal reduziert?“

FJ: „Als mein Sohn ganz klein war, ganz kurz. Also er ist mit einem halben Jahr in die Kita gegangen und da habe ich zwei Drittel, also sechs Stunden gearbeitet, und dann nach ein paar Monaten drei Viertel und dann noch mal kurze Zeit später wieder Vollzeit. Weil das überhaupt nichts ausmacht, wenn man den Fahrtweg immer auch dazurechnet. Dann kann man auch lieber Vollzeit arbeiten und lieber das richtige Geld kriegen. Das war nicht lange. Ich habe vielleicht insgesamt ein halbes Jahr Teilzeit gearbeitet.“

CR: „Also war es nie nötig, dass Sie sich wegen des Kindes mehr eingeschränkt hätten?“

FJ: „Nein, ich denke mal, wenn der Partner nicht da gewesen wäre, wäre es schwierig gewesen. Aber dadurch, dass nun mal die Gegebenheiten so sind, mit seiner Selbständigkeit, dass man sich das auch so bisschen hinschieben kann, ist es ideal. [...] Und es ist auch für mich wichtig, dass ich arbeiten gehen kann, also ich würde jetzt nicht hier zu Hause sitzen wollen, drei Jahre oder sechs. Das würde ich nicht in Erwägung ziehen.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

Frau Jakob stellt insofern eine Ausnahme dar, als dass sie von dem suburbanen Wohnort und dem damit verbundenen großen Mobilitätsaufwand relativ unbeeinflusst wirkt. Wenn gleich auch andere Frauen anführen, dass sie ihre Erwerbsarbeitszeiten nicht aufgrund von Kinderbetreuungserfordernissen reduziert haben, so machen sie doch auf die Schwierigkeiten des Umland-Wohnortes aufmerksam.

6.1.2.3 Arbeitsorte von Männern und Frauen

Vor dem Hintergrund der strukturellen Ausstattung in Wohnortnähe der Untersuchungsgebiete und der geschlechtsspezifisch unterschiedlichen Erwerbsmodi stellt sich die Frage, ob sich die Arbeitsorte von Männern und Frauen bezüglich ihrer Verortung im suburbanen oder urbanen Raum unterscheiden. Der Unterschied stellt sich gering dar – so arbeiten 66% der aushäusig erwerbstätigen Frauen und 64,7% der aushäusig erwerbstätigen Männer in Berlin oder Potsdam. Für diese relative Gleichverteilung können jedoch geschlechtsspezifisch unterschiedliche Gründe verantwortlich gemacht werden. Männer sind in den meisten Haushalten diejenigen, welche den Hauptanteil des Familieneinkommens erwirtschaften.¹⁰⁰ Aus diesem Grund haben die meisten Männer nach dem Umzug in das Umland ihren Arbeitsplatz in Berlin beibehalten. Frauen hingegen scheinen auf das fehlende Angebot an Frauenarbeitsplätzen im suburbanen Raum zu reagieren.

Von denjenigen Frauen, die erwerbstätig sind und Angaben zu ihrer Beschäftigung gemacht haben (n = 404), arbeiten knapp 50% (n = 200) in Berufen, die für die Einzugsbereiche der Untersuchungsgebiete als „Frauenberufe“ gelten.¹⁰¹ Damit stellt sich die Situation bezüglich eines wohnortnahen Arbeitsplatzes für einen großen Teil der befragten Frauen als nicht günstig dar.

Daher sind in typischen „Frauenberufen“ arbeitende Frauen oft gezwungen, ihre Tätigkeit im urbanen Raum, das heißt hier vorrangig in Berlin, auszuüben. Damit scheinen im Umland lebende Frauen auf das bereits dargestellte fehlende Angebot an frauentypischen Arbeitsplätzen in ihrer Umgebung zu reagieren, das heißt, sie sind diesbezüglich einschränkenden strukturellen Kontexteffekten ausgesetzt.

¹⁰⁰ Da bei der schriftlichen Befragung nur nach dem Haushaltseinkommen gefragt wurde, können hier keine konkreten geschlechtsspezifischen Daten der Untersuchungsgebiete zur Einkommenshöhe angeführt werden. Deshalb wird sich hier auf den gesamtgesellschaftlichen Trend für Deutschland bezogen, nachdem Frauen im Durchschnitt pro Stunde 25% weniger verdienen als Männer (vgl. bspw. Uchatius 2008). In Interviewaussagen wird von den Bewohner/innen, die in Paarhaushalten wohnen, bestätigt, dass Männer in der Mehrheit der Fälle die Hauptverdiener sind.

¹⁰¹ Den größten Anteil an allen in Frauenberufen Beschäftigten machen mit 64% Bürofach- und Bürohilfskräfte aus. Der Rest der Frauenberufe teilt sich folgendermaßen auf: 17% Übrige Gesundheitsberufe, 7,5% Bank- und Versicherungskaufleute, 7,5% Sozialpflegerische Berufe, 1% Textilverarbeiter, 1% Körperpfleger, 1% Hauswirtschaftliche Berufe, 0,5% Gästebetreuer.

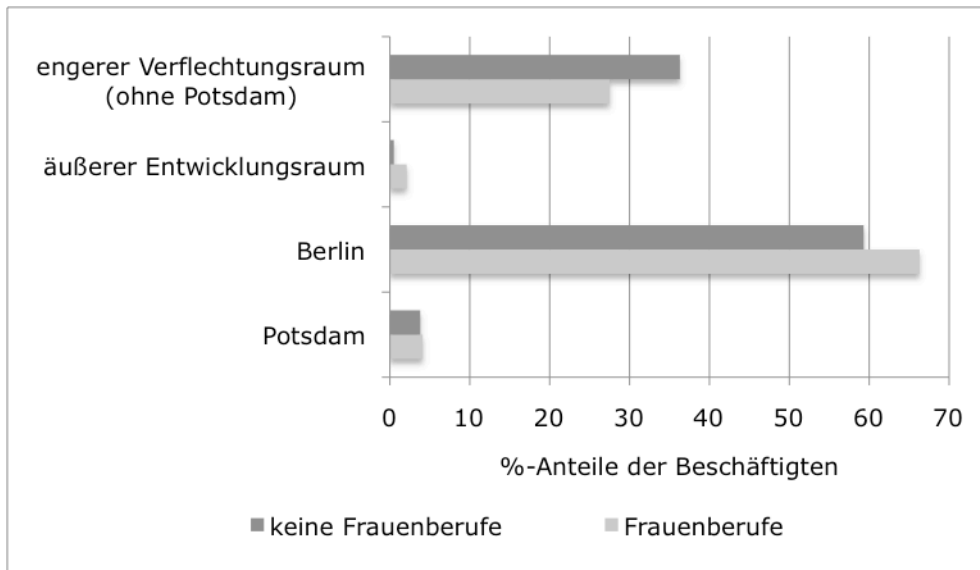


Abbildung 21: %-Anteile der Arbeitsorte der befragten Frauen unterteilt nach frauentypischen ($n = 200$) und nicht frauentypischen ($n = 204$) Berufen.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Neben der Ausstattung mit entsprechenden Arbeitsstätten in Wohnortnähe ist – wie bereits erwähnt – für eine Erwerbstätigkeit vieler Frauen, insbesondere westdeutsch sozialisierter Mütter, auch die Möglichkeit entscheidend, Teilzeit zu arbeiten. Auch hierauf scheinen die befragten Frauen zu reagieren, da der überwiegende Teil (65,6%) der in Teilzeit Beschäftigten im urbanen Raum erwerbstätig ist. Dafür legen sie vergleichsweise lange Arbeitswege zurück, so dass die in der Mobilitätsforschung vertretene These, dass Teilzeitbeschäftigte grundsätzlich kürzere Pendelwege als Vollzeitbeschäftigte zurücklegen, für das Berliner Umland aufgrund seiner mangelhaften Ausstattung zurückgewiesen werden muss (vgl. nähere Ausführungen unter 6.2.2.2).

Interviewaussagen geben Hinweise darauf, ob die Entscheidung für einen urbanen Arbeitsplatz auf das defizitäre Angebot zurückgeführt werden kann oder ob auch andere Motive dabei eine Rolle spielen.

Motive für Arbeitsplatzwahl

Anhand der Interviewaussagen wird deutlich, dass mit der Wahl von Arbeitsplätzen im urbanen Raum sowohl auf die Möglichkeiten des Berliner Umlandes reagiert wird als auch davon unabhängige Präferenzen geltend gemacht werden. Diejenigen, die aufgrund des mangelnden Angebotes nicht in Wohnortnähe arbeiten, führen neben der quantitativ geringen Arbeitsplatzausstattung vermehrt auch die niedrigere Lohnhöhe in Brandenburg an.

CR: „Und haben Sie hier auch in der näheren Umgebung gesucht oder wäre da noch etwas möglich gewesen?“

FR: „Nein, Brandenburg kam eigentlich überhaupt nicht in Frage, weil wir hatten ja damals schon 100% West-Gehalt in Berlin. Vom Gehalt her einfach. Und Brandenburg ja sowieso noch lange nicht, zu der Zeit waren es, glaube ich, 70 oder 75% vom West-Gehalt in Brandenburg.“

Frau Ronde, 38, Ostdeutsch, Altlandsberg, Erzieherin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Also ich habe einmal, weil es hier in der Nähe war, und weil bei uns auch entlassen wurde, geguckt und habe mich mal beworben. Also ganz ehrlich, dann kann ich auch zu Hause bleiben. Zur Selbstbestätigung noch Benzingeld zur Firma schleppen, und dann vielleicht noch auf Provisionsbasis arbeiten. Nein, das muss nicht sein.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Außerdem werden die real fehlenden Teilzeitarbeitsmöglichkeiten von den Umlandbewohnerinnen beklagt, die sie zwingen, auf die mangelnde Ausstattung zu reagieren.

CR: „Gäbe es denn eine andere Arbeitsmöglichkeit für Sie hier in der Nähe?“

FW: „Ganz schlecht, ganz schlecht. Also in Velten oder Umgebung, Oranienburg, Hennigsdorf ist der Arbeitsmarkt leider nicht so, dass man sagen kann, man kann mal schnell einen Teilzeitjob finden.“

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Neben den rationalen Gründen, welche für eine Erwerbstätigkeit in urbanen Räumen sprechen, spielen emotionale Motive eine ebenso wichtige Rolle. Als häufigster Grund gegen einen Arbeitsplatzwechsel zu Gunsten eines kürzeren Pendelweges wird die Zufriedenheit mit der Berufstätigkeit genannt, wobei neben der Tätigkeit an sich dem zwischenmenschlichen Umfeld eine hohe Bedeutung zukommt.

CR: „Wäre es attraktiv für Sie, näher an ihrem Wohnort zu arbeiten?“

FR: „Ja sicher. Aber ich würde jetzt nicht auf die Idee kommen, mir einen anderen Job zu suchen. Das würde ich jetzt nicht machen. Angenommen mein Träger sagt jetzt, wir hätten etwas in Hellersdorf frei, das wäre nicht ganz so weit, würde ich vielleicht darüber nachdenken. Aber auch nur vielleicht. Weil da, wo ich jetzt bin, da ist es erst einmal alles schön und deswegen würde ich auch das Stückchen länger fahren.“

Frau Ronde, 38, Altlandsberg, Ostdeutsch, Erzieherin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Ein weiterer Grund, welcher mehrmals genannt wurde, besteht darin, dass der urbane Arbeitsplatz als Gegenpol zum suburbanen Wohnen geschätzt wird.

CR: „Und würden Sie gewisse Abstriche machen, um näher hier an ihrem Wohnort arbeiten zu können?“

FM: „Nein, das kommt nicht wirklich in Frage. [...] Dann kommt man ja gar nicht mehr aus der Hecke raus. [LACHT] Oder? So ein bisschen in die Stadt braucht man schon..“

Frau Martens, 47, Dallgow-Döberitz, Westdeutsch, kaufmännische Angestellte, 21h/Woche erwerbstätig

Somit kann festgehalten werden, dass Frauen nicht in jedem Fall auf das unzureichende Angebot an Teilzeit- und Frauenarbeitsplätzen im Berliner Umland reagieren, sondern auch andere Faktoren für die Persistenz des Arbeitsplatzes in Berlin von Bedeutung sind.

6.1.2.4 Qualifikationsniveaus von Männern und Frauen

Eine weitere Frage stellt sich bezüglich der Qualifikationsniveaus von erwerbstätigen Männern und Frauen. Frauen arbeiten häufiger in „unterwertigen Beschäftigungsverhältnissen“ (Allmendinger 2009: 25) als Männer, deren Ausbildungsqualifikation auch in der hier betrachteten Stichprobe nur geringfügig über dem Niveau ihrer jetzigen Erwerbsarbeitstätigkeit liegt. Besonders klar zeigt sich der geschlechtsrollenspezifische Unterschied, wenn man Personen mit im Haushalt lebenden Kindern betrachtet: Man erkennt in Abbildung , dass zwar 52,4% der Frauen eine mindestens qualifizierte Ausbildung haben, aber nur 26,2% auch entsprechend qualifizierte Tätigkeiten ausüben.

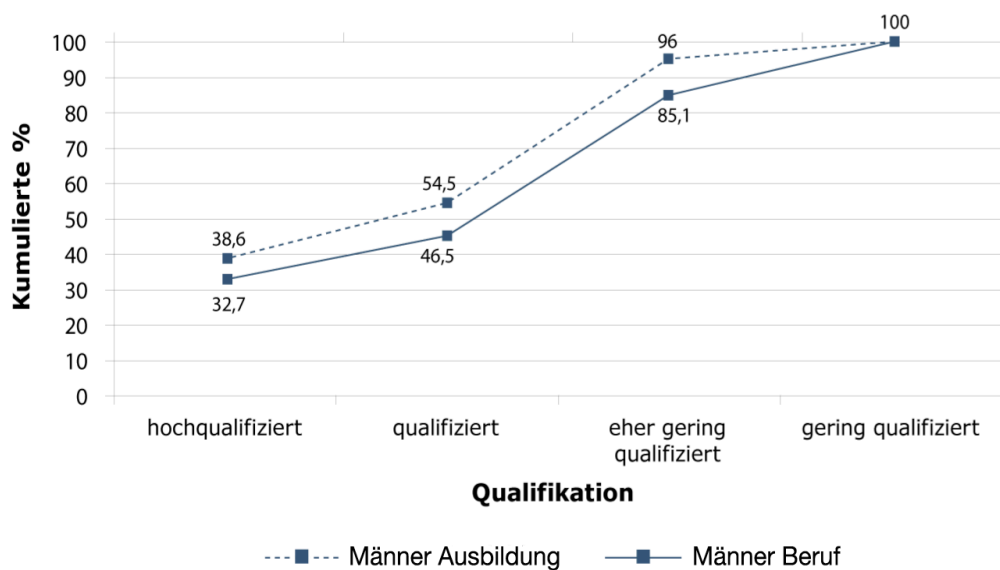


Abbildung 5: Qualifikationsdiskrepanzen¹⁰² von Männern [n = 101] mit Kindern unter 18 Jahren.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

¹⁰² Qualifikationsstufen der Ausbildung:

Gering qualifiziert: Ohne Abschluss/Volks-/Hauptschule, 8.Klasse; Eher gering qualifiziert: Realschule/Mittlere Reife/POS; Qualifiziert: Abitur/Fachhochschulreife; Hochqualifiziert: Fachhochschul-/Fachschul-/Hochschulabschluss

Qualifikationsstufen der momentanen Erwerbsarbeit:

Gering qualifiziert: ungelernter Arbeiter/Beamter im einfachen Dienst/Angestellter mit einfacher Tätigkeit; Eher gering qualifiziert: Facharbeiter/Geselle/Beamter im mittleren Dienst/Qualifizierter Angestellter; Qualifiziert: Meister/Beamter im gehobenen Dienst/sonst. berufliche Qualifizierung; Hochqualifiziert: Akademische freie Berufe/Beamte im höheren Dienst/hochqualifizierte Angestellte

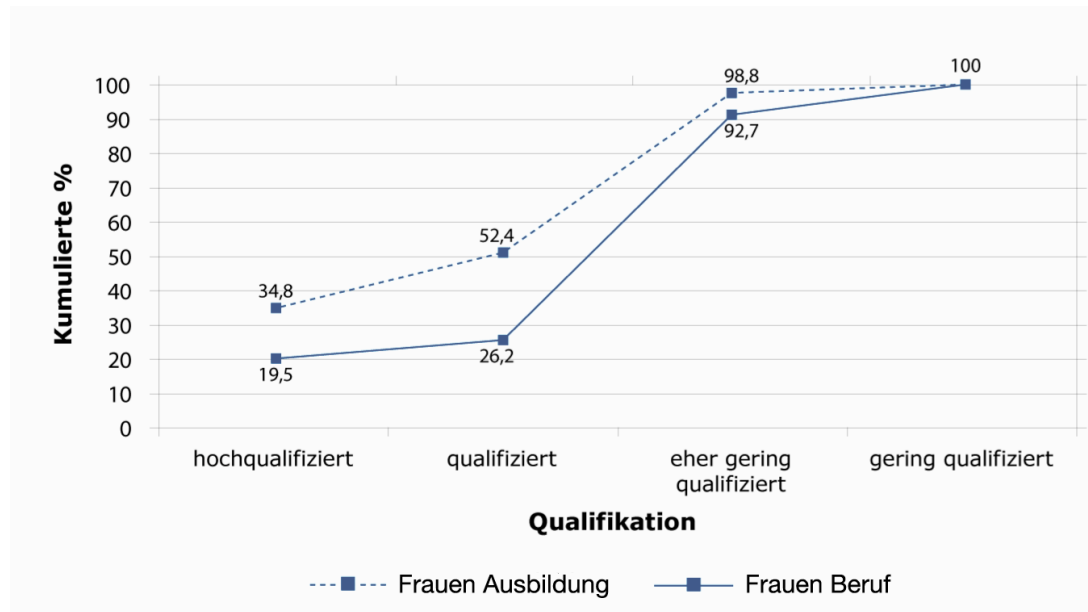


Abbildung 23: Qualifikationsdiskrepanzen von Frauen [n = 164] mit Kindern unter 18 Jahren.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Hierbei lassen sich wieder Unterschiede im Hinblick auf die Sozialisation der befragten Frauen erkennen. Bei den Frauen westdeutscher Herkunft zeigt sich, dass sie im Gegensatz zu ostdeutsch sozialisierten Frauen besonders im hochqualifizierten Bereich ihrer Ausbildung entsprechend arbeiten.¹⁰³

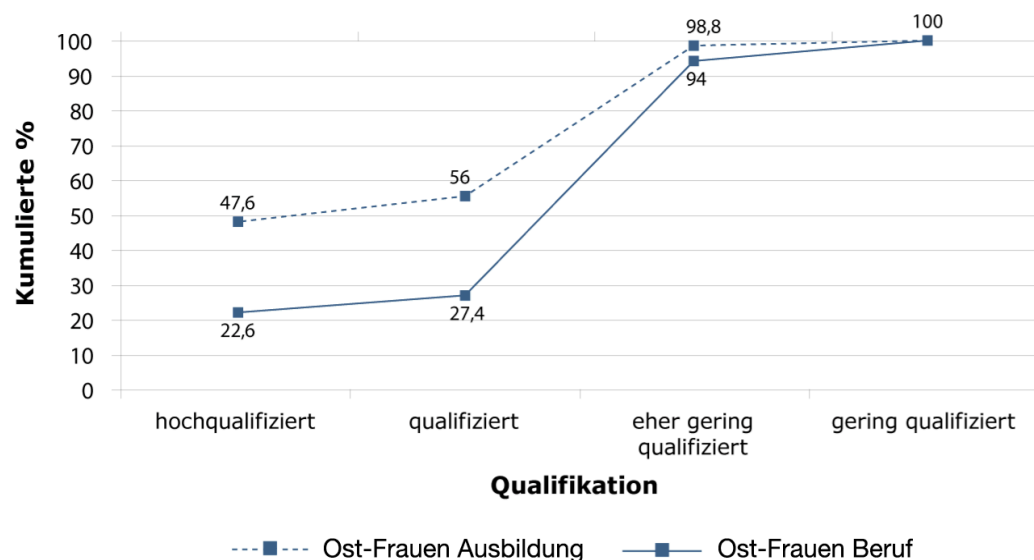


Abbildung 6: Qualifikationsdiskrepanzen von ostdeutsch sozialisierten Frauen [n = 84] mit Kindern unter 18 Jahren.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

¹⁰³ Einschränkung muss angemerkt werden, dass die Fallzahlen mit n = 50 bzw. n = 84 hier nicht mehr sehr hoch sind, so dass diese nur vorsichtig interpretiert werden können.

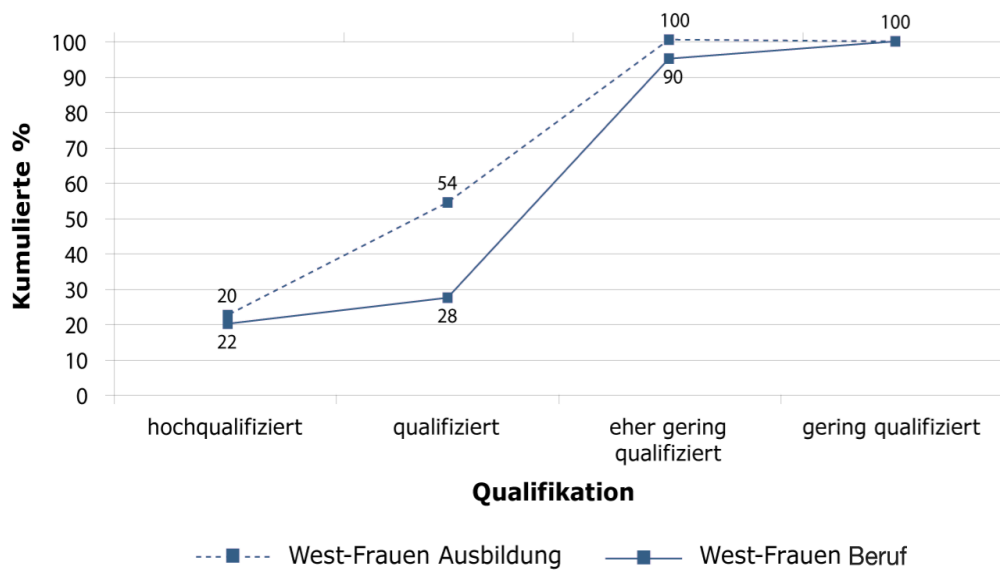


Abbildung 7: Qualifikationsdiskrepanzen von westdeutsch sozialisierten Frauen [n = 50] mit Kindern unter 18 Jahren.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Während westdeutsch sozialisierte Frauen häufiger die Strategie der Erwerbsarbeitszeitverkürzung wählen, arbeiten ostdeutsch sozialisierte Frauen vermehrt unterhalb ihrer Qualifikation in Wohnortnähe. Diese beiden Strategien dienen jeweils der Zeitersparnis, um den Alltag in Suburbia besser bewältigen zu können.

Diese Ergebnisse werden durch die unterschiedliche Arbeitsplatzverortung von ost- und westdeutsch sozialisierten Frauen bestätigt. Während mit 58,5% vergleichsweise wenige ostdeutsch sozialisierte Frauen im urbanen Raum einer Erwerbstätigkeit nachgehen, ist der Anteil bei westdeutsch sozialisierten Frauen mit 83,1% dominant. Analog hierzu pendeln Frauen westdeutscher Herkunft auch deutlich länger als jene ostdeutscher Herkunft (vgl. hierzu Kapitel 6.2.2.2). Westdeutsch sozialisierte Frauen scheinen damit auf das geringe Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen im Umland zu reagieren und nehmen deshalb eine für Teilzeitbeschäftigte außergewöhnlich lange Pendelzeit in Kauf.

Motive von Frauen in unterwertigen Beschäftigungsverhältnissen

Verschiedene Interviewaussagen bestätigen die Bereitschaft von Frauen, einer wohnortnahen Berufstätigkeit unterhalb ihrer Qualifikation nachzugehen. Bemerkenswert ist hierbei, dass sich ost- und westsozialisierte Frauen in dieser Bereitschaft nicht voneinander unterscheiden, auch wenn letztere in der Realität lange Wege zu ihren Erwerbsarbeitsstätten in Berlin zurücklegen.

So hat Frau Peters, gelernte Groß- und Außenhandelskauffrau, nach einem Jahr Elternzeit zunächst in der Wohnortnähe nach einer Tätigkeit gesucht und war bereit, unterhalb ihrer Qualifikation zu arbeiten.

„Ich hatte zu einer Bekannten gesagt: ‚Naja, ich bleibe doch kein zweites Jahr zu Hause. Es ist mir doch zu langweilig.‘ Und deshalb hatte ich damals als hier das A10-Center aufgemacht hat, da war so ein Baby-Ausstatter. Und da habe ich gesagt: ‚Hier kann ich zwei Tage arbeiten. Weil sich das auch lohnt.‘ Der Weg, weil mein Kind in Wildau war.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Auch Frau Paulsen hätte eine Erwerbstätigkeit unterhalb ihrer originären Ausbildungsqualifikation als Bankkauffrau in Kauf genommen, um in Nähe ihrer Wohnung arbeiten zu können. Selbst hierbei blieb sie jedoch erfolglos, so dass sie heute als Pfandleiherin in Berlin arbeitet.

„Es war schon sehr schwierig, in der Nähe was zu finden. Ich habe es dann auch sogar im Einzelhandel und was weiß ich alles versucht. Aber da kam dann: ‚Sie sind überqualifiziert‘ oder ‚wir stellen nicht ein.‘ [...] Also da habe ich natürlich schon mal geguckt, was jetzt hier vielleicht auch in der Nähe so ist, aber null Chance. Ich bin auch persönlich hier zu ‚Hornbach‘ einfach mal hingegangen, weil ich gedacht habe, wenn ich einfach hier hingehe.. Ich hätte auch bei ‚Hornbach‘ gearbeitet, ich habe immer gerne mit Geld gearbeitet, auch da hätte ich vielleicht kassiert.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Das Arbeiten in unterwertigen Beschäftigungsverhältnissen geht eindeutig mit einer starken Familienorientierung einher, was auch an der folgenden Interviewaussage deutlich wird.

CR: „Würden Sie eine Arbeit in Wohnortnähe annehmen, auch wenn diese nicht Ihrer Qualifikation entsprechen würde?“

FW: „Ja, weil da bin ich eigentlich mittlerweile leidenschaftslos. Weil ich jetzt so weit bin, dass ich sage, eigentlich arbeite ich jetzt um zu leben und nicht wie vielleicht vor zehn, fünfzehn Jahren, dass ich lebe um zu arbeiten, weil mein Job an erster Stelle steht. Weil da jetzt meine Familie ist, meine Kinder und ich würde sogar sagen, wenn ich es mir leisten könnte, würde ich auch mal einfach sagen, vier Stunden arbeiten reichen mir, aus Spaß. Aber leider geht es nicht. Es ist schon so, dass ich damit leben könnte.“

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Da Arbeit, wie schon mehrmals betont, ganzheitlich verstanden wird, ist es für einen geschlechtergerechten Zugang zu dieser auch entscheidend, wie sich die geschlechts(rollen)spezifische Aufteilung hinsichtlich der Reproduktionsarbeit zeigt.

6.1.3 Genderspezifika von Reproduktionsarbeit

Wie in Kapitel 3.1 bereits ausgeführt, sind Frauen heute (immer noch) diejenigen, die vorrangig Reproduktionsarbeit leisten. Im Folgenden wird gezeigt, wie sich die Situation in den untersuchten Gebieten darstellt.

6.1.3.1 Reproduktionsarbeitszeiten von ost- und westsozialisierten Personen

Bezogen auf alle Befragten leisten Frauen ($n = 573$) durchschnittlich pro Woche 23,8 Stunden Reproduktionsarbeit, während Männer ($n = 409$) im Durchschnitt 13,3 Stunden mit Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit beschäftigt sind. Dieser Unterschied ist hoch signifikant.¹⁰⁴ Des Weiteren wurde die für Reproduktionsarbeit aufgewendete Zeit getrennt nach ostdeutsch und westdeutsch sozialisierten Personen untersucht. Insgesamt leisten westdeutsch sozialisierte Frauen ($n = 192$) mit 27,7 Stunden rund sieben Stunden pro Woche mehr versorgende Arbeit als diejenigen ostdeutscher Herkunft mit 20,4 Stunden ($n = 303$). Auch dieser Unterschied ist hoch signifikant.¹⁰⁵ Die Reproduktionsarbeitszeit der Männer unterscheidet sich hingegen nicht stark – hier führen ostdeutsch Sozialisierte ($n = 228$) mit 12,6 Stunden geringfügig weniger diesbezügliche Tätigkeiten aus als westdeutsch Sozialisierte ($n = 127$) mit 14,9 Stunden. Dieser Unterschied ist nicht signifikant.

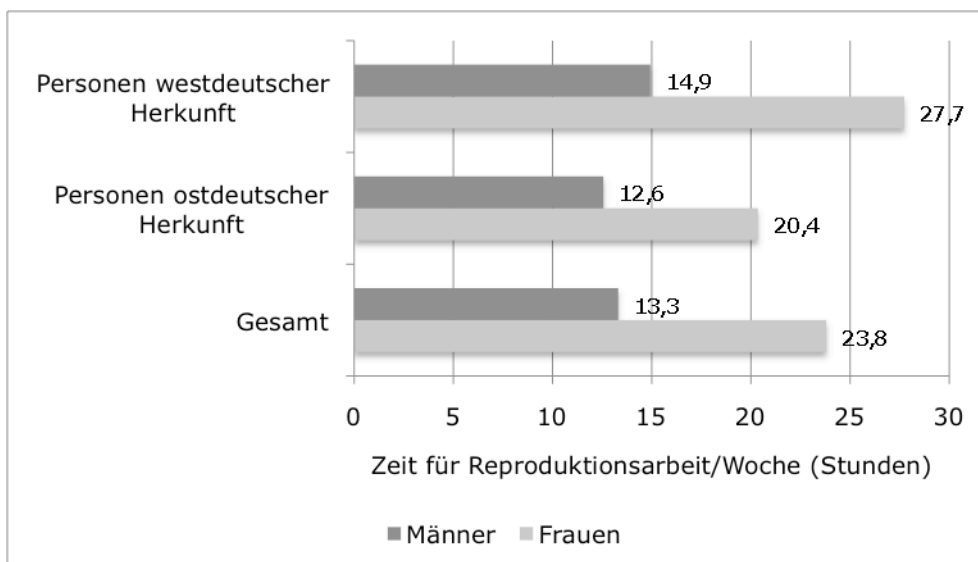


Abbildung 8: Durchschnittliche Reproduktionsarbeitszeiten pro Woche.¹⁰⁶
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Interessant ist hinsichtlich der geleisteten Reproduktionsarbeitsstunden außerdem, dass grundsätzlich kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Zeit, die für Tätigkeiten der Haus- und Versorgungsarbeit aufgewendet wird, und der Qualifikation der Berufstätigkeit festzustellen ist.¹⁰⁷

Hingegen beeinflusst das Vorhandensein von Kindern zumindest teilweise die Reproduktionsarbeitszeit, was im Folgenden dargestellt wird.

¹⁰⁴ Ergebnis T-Test: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

¹⁰⁵ Ergebnis T-Test: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

¹⁰⁶ Die Anzahl der Reproduktionsarbeitsstunden bezieht sich auf die Zeit, die im Durchschnitt in einer Arbeitswoche ohne Wochenende mit folgenden Tätigkeiten verbracht wird: Einkaufen, Hausarbeit, Gartenarbeit, Bau- und handwerkliche Tätigkeiten, Kinderbetreuung zu Hause, Pflege/Betreuung anderer Haushaltsmitglieder, Versorgung Dritter außerhalb des Haushaltes, Begleitung der Kinder, Sonstiges.

¹⁰⁷ Pearson- χ^2 -Wert = 0,98.

6.1.3.2 Reproduktionsarbeitszeiten von Eltern und Nicht-Eltern

Erwartungsgemäß erhöht sich durch das Vorhandensein von Kindern im Haushalt die Anzahl der geleisteten Reproduktionsarbeitsstunden. Analog zu den Erwerbsarbeitszeiten von Frauen und Männern beeinflussen die Geschlechterrollen die jeweils aufgewendete Reproduktionsarbeit maßgeblich. Während Frauen ohne Kinder im Haushalt ($n = 157$) durchschnittlich 14,1 Stunden Reproduktionsarbeit leisten, sind es bei den Männern ohne Kinder ($n = 152$) 12,5 Stunden. Dagegen verbringen die befragten Frauen mit Kindern im Haushalt ($n = 328$) im Durchschnitt 30,8 Stunden mit Reproduktionsarbeit, während Männer ($n = 180$) 15,2 Stunden mit diesen Tätigkeiten beschäftigt sind.

Die Unterschiede zwischen Müttern und kinderlosen Frauen sind hoch signifikant¹⁰⁸, die zwischen Vätern und Nicht-Vätern sind hingegen nicht signifikant.

Bei Frauen besteht ein deutlicher signifikanter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Reproduktionsarbeitsstunden und dem Vorhandensein von Kindern, während bei Männern kein signifikanter Zusammenhang festgestellt werden kann.¹⁰⁹

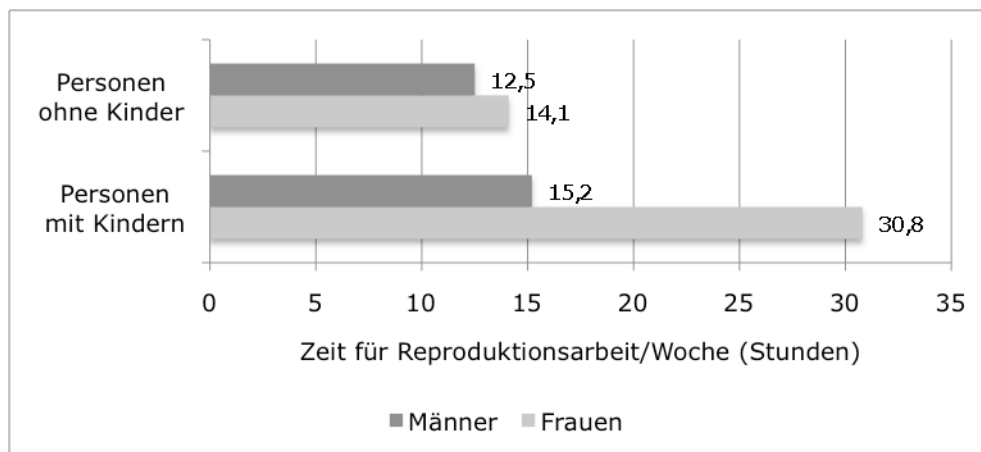


Abbildung 9: Durchschnittliche Reproduktionsarbeitszeiten pro Woche bei Personen mit Kindern im Haushalt.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Der bei den Frauen konstatierte Zusammenhang zwischen der Reproduktionsarbeitszeit und Kindern trifft sowohl für west- als auch für ostdeutsch Sozialisierte zu. Entsprechend ist der Unterschied des Anteils der geleisteten Reproduktionsarbeitsstunden bei ostdeutschen Frauen mit Kindern (25,6 Stunden) im Vergleich zu denen ohne (14,3 Stunden) hoch signifikant.¹¹⁰ Genauso lässt sich auch bei westdeutschen Frauen eine hohe Signifikanz feststellen – auch hier gibt es einen großen Unterschied zwischen kinderlosen Frauen (15,8 Stunden) und Müttern (35,6 Stunden).¹¹¹ Bei westdeutsch sozialisierten Männern leisten Männer ohne Kinder im Durchschnitt 14,4 Stunden Reproduktionsarbeit und Väter 16,2 Stunden, während

¹⁰⁸ Ergebnis T-Test: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

¹⁰⁹ Frauen: $C = 0,4$ ($\alpha = 0,01$), Männer $C = 0,1$.

¹¹⁰ Ergebnis T-Test: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

¹¹¹ Ergebnis T-Test: $p < 0,001$, $\alpha = 0,05$.

ostdeutsch sozialisierte Männer ohne Kinder 12,0 Stunden und Väter 14,0 Stunden hierfür aufwenden. Diese Unterschiede sind nicht signifikant.

Es kann folglich für Männer gleich welcher Sozialisation festgestellt werden, dass die Zeit, die für Reproduktionsarbeit aufgewendet wird, unabhängig von der Tatsache ist, ob in ihrem Haushalt Kinder wohnen.

Bezogen auf die geleistete Anzahl der Reproduktionsarbeitsstunden wird deutlich, dass weder bei Personen ostdeutscher noch westdeutscher Sozialisation eine Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern herrscht.

6.1.3.3 Motive für genderspezifische Aufteilung von Reproduktionsarbeit

Es herrschen verschiedene Perspektiven auf die oftmals ungleiche Verteilung der Reproduktionsarbeit vor. Die meisten Interviewpartnerinnen führen an, dass ihnen mehr Zeit zur Verfügung stehen würde als ihren Männern und dass sie deshalb hauptsächlich diesen Part übernehmen würden.¹¹²

CR: „Und wie ist es mit der Kinderbetreuung, wie teilen Sie sich das mit Ihrem Mann auf?“

FG: „Also überwiegend bin schon ich das, weil ich Teilzeit arbeite und natürlich eigentlich mehr Zeit habe. Gut, mittlerweile durch die längeren Arbeitswege nicht zwingend. Aber er ist ja auch oft dann nicht da. Und wenn er Spätschicht hat oder Nachtschicht hat und er schläft dann noch, wenn er nach Hause kommt. Dann bin ich schon da.“

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Von einigen Frauen wird auch ihr höherer Anspruch an das Ergebnis von Hausarbeit oder Kinderbetreuung betont, welcher zu einem höheren Zeitaufwand für diese Tätigkeiten führt. Außerdem gilt es fast durchweg als selbstverständlich, dass die Frau den überwiegenden Teil der Haus- und Versorgungsarbeit übernimmt.

CR: „Wie teilen Sie sich Hausarbeit und Kinderbetreuung mit Ihrem Partner auf?“

FA: „Das Größte, nach wie vor, traditionell, klar, bleibt so ein bisschen an mir hängen. Hat man bestimmt als Frau auch so eine andere Sichtweise als ein Mann. Aber er bemüht sich schon, er macht schon mit und er übernimmt zum Beispiel wahnsinnig gerne und viel die Küche. Was wollen wir mehr. Für das Essen wird gesorgt. Nein, also er bemüht sich und macht auch relativ viel mit, aber bleibt auch gar nichts anderes übrig, weil ich arbeite im Durchschnitt mehr wie er. Es hält sich von der Aufteilung inzwischen fast die Waage. Sagen wir einmal 60 zu 40%. Bloß, weil man als Frau eben anders damit umgeht, höchstwahrscheinlich macht man auch einen Touch mehr.“

Frau Adam, 42, Wildau, Ostdeutsch, angestellte Änderungsschneiderin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

¹¹² Interessant hierbei ist, dass es sich um eine Scheinkausalität handelt, da ein Großteil der Frauen ihre Erwerbsarbeitszeit mit dem Ziel verkürzt, mehr Reproduktionsarbeit leisten zu können.

Mit Ausnahme von zwei ostsozialisierten Frauen herrscht generell bei den interviewten Frauen auch die komplementäre Auffassung vor, der Partner habe ihnen lediglich unterstützend zur Seite zu stehen.

„Er hat sich so an das Verwöhnen gewöhnt. Ich meine, wenn ich sage, könntest du bitte mal das Haus durchsaugen oder irgendwie so was, dann macht er das natürlich auch. Aber gut, im Endeffekt ist es so, er macht halt andere Sachen dafür. Die Bausachen oder wenn eben Malerarbeiten sind oder irgendwas, was weiß ich, was Technisches oder so, wo ich sage, da gehe ich nicht ran, das macht er dann natürlich.“

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Dabei werden in den meisten Haushalten die Reproduktionsarbeiten insofern klassisch aufgeteilt, als dass Frauen eher die täglichen Routinetätigkeiten wie Putzen, Kochen etc. übernehmen, während Männer die technischen Aufgaben in Haus und Garten übernehmen, die meistens nicht täglich anfallen und zu den „anspruchsvolleren“ zählen (vgl. Steinbach 2004: 3).

CR: „Wie teilen Sie sich die Hausarbeit mit Ihrem Mann auf?“

FG: „Er stellt mal den gelben Sack raus. Nein, er saugt auch mal durch, wenn ich ihn darum bitte. Wenn ich arbeiten bin und wenn ich etwas sage, dann macht er es auch. Aber sonst, meistens ich.“

CR: „Und wenn man sich jetzt so die Arbeitsstunden anguckt, arbeiten Sie ungefähr gleich viel. Warum machen Sie das dann eher? Ist das einfach so eine Aufteilung?“

FG: „Das hat sich irgendwann so ergeben, ja. Also ich glaube seit wir zusammen sind, er hat glaube ich noch nie ein Klo geputzt. Wenn ich jetzt so überlege. Er saugt mir mal durch oder er mäht mir den Rasen, also das macht er schon. Er räumt auch mal den Geschirrspüler aus, wenn er voll ist, aber sonst... Aber er macht alles Handwerkliche, was so ist. Also da brauche ich mich nicht darum zu kümmern. Irgendetwas anzubohren oder irgendetwas, das macht er.“

Frau Groß, 28, Velten, Ostdeutsch, Hauskrankenpflegerin, 48h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Nur eine Interviewpartnerin gab an, dass sie für eine zeitliche Entlastung Unterstützung für den Reproduktionsarbeitsbereich in Form einer Putzhilfe in Anspruch nimmt. Doch auch hier gilt, dass sie sich grundsätzlich für den nun ausgelagerten Bereich zuständig fühlt und dass sie persönlich – und nicht das „Familienzeitkonto“ – von dieser Erleichterung profitiert.

CR: „Und würden Sie sagen, dass so andere Arbeiten hier im Haushalt und so, dass Sie sich das auch so gleichermaßen aufteilen?“

FJ: „Wir haben eine Putzfrau. Das ist so ein kleiner Luxus, den wir uns leisten. Wir gehen soviel arbeiten und da wollte ich nicht meine Freizeit mit Haushalt verbringen. Klar, man macht die normalen Tätigkeiten, Wäsche waschen, abwaschen und so die Ordnung halten. Aber freitags kommt halt die Perle. Also da investiere ich keine Kraft und keine Zeit.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Anwältin, 40h/Woche, 1 Kind

6.1.3.4 Krise der Reproduktionsarbeit

Die Frage, ob bei den Interviewten Zeichen der Krise der Reproduktionsarbeit erkennbar sind, muss differenziert beantwortet werden. Die Interviewaussagen lassen nicht erkennen, dass sich die Frauen einer größeren Ungerechtigkeit aufgrund ihrer vorrangigen Zuständigkeit für diesen Arbeitsbereich ausgesetzt sehen. So wird in den Interviewaussagen nicht angeführt, dass sie sich eine stärkere Beteiligung ihrer Partner an diesem Bereich wünschen. Anpassungsstrategien der Erwerbsarbeit an reproduktive Tätigkeiten erfolgen jedoch, wie Interviewaussagen bestätigen, in räumlicher, zeitlicher und qualitativer Form. Eine Anpassung reproduktiver Tätigkeiten an die Erwerbsarbeit ist hingegen nur in geringem Maß zu erkennen, da nur eine Interviewpartnerin einen „Zukauf“ an Dienstleitungen angibt. Insgesamt lässt sich für die Stichprobe des Berliner Umlandes keine Zuspitzung der Reproduktionsarbeitskrise aufgrund „stadträumlicher Desintegration von Erwerbsarbeit und Reproduktionsarbeit“ nachweisen. Zwar wählen die Befragten wie erwähnt gewisse Bewältigungsstrategien, jedoch geht dies in den meisten Fällen nicht mit einem „veränderten Verständnis der Arbeitsteilung insgesamt“ einher (Beik/Spitzner 1999: 89).

6.1.4 Zwischenfazit: Genderspezifische Restriktionen durch Arbeit

Die Infrastruktur in räumlicher Nähe zu den Untersuchungsgebieten, welche die Erwerbstätigkeit insbesondere von Frauen beeinflusst, muss differenziert betrachtet werden. Hierbei können sowohl die Ausstattung mit frauentypischen Berufen als auch die Möglichkeiten der Teilzeitarbeit im Berliner Umland als ungünstig identifiziert werden. In diesem Zusammenhang kann weder eine „emanzipatorische“ Wirkung der postsuburbanen Gebiete konstatiert noch die Wirksamkeit der Co-Location-Hypothese bezogen auf frauentypische Beschäftigungsangebote bestätigt werden.

Die Ausstattung mit Kinderbetreuungseinrichtungen kann – insbesondere im Vergleich zu den alten Bundesländern – hingegen als gut gelten, so dass hier zunächst keine einschränkenden strukturellen Kontexteffekte zu erwarten sind. Bezüglich der Öffnungszeiten wurde von den Befragten jedoch negativ angemerkt, dass die relativ frühen Schließzeiten den (Erwerbs-) Alltag oft beschwerlich gestalten. Hier handelt es sich um Einschränkungen „niedrigeren Grades“ als in den alten Bundesländern. Dort ist eine Erwerbstätigkeit von Frauen mit Kindern unter drei Jahren oftmals gänzlich unmöglich, während in den Untersuchungsgebieten aufgrund der Unterstützung durch Kinderbetreuungseinrichtungen eine Teilzeittätigkeit auch für Mütter von sehr kleinen Kindern relativ problemlos möglich scheint. Da jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen auch eine Vollzeittätigkeit ausgeführt werden kann, gehe ich auch hier von einer einschränkenden Wirkung des strukturellen Kontexts bezogen auf die Ausstattung mit Kinderbetreuungseinrichtungen aus.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sowohl durch die Ausstattung mit Arbeitsstätten als auch durch das Kinderbetreuungsangebot strukturelle Kontexteffekte im Sinne von Einschränkungen für in den Untersuchungsgebieten wohnende Frauen entstehen können. Hierbei bedingen sich die einschränkenden Effekte der Ausstattungssituationen wechselseitig und die verursachende Determinante ist meistens nicht eindeutig auszumachen. Besonders offensichtlich ist die Tatsache, dass durch das schlechte Angebot an Arbeitsstätten in Wohnortnähe lange Arbeitswege entstehen, welche wiederum dazu führen, dass die strukturellen Kontexteffekte bezüglich der Öffnungszeiten der Betreuungseinrichtungen noch einschränkender wirken. Aber auch die zu kurzen Öffnungszeiten können dazu führen, dass sich Frauen vorrangig in der Wohnortnähe nach geeigneten Erwerbstätigkeiten umsehen und das geringe Angebot dann als besonders restriktiv empfinden.

Im Hinblick auf die Erwerbsbeteiligung der Personen im erwerbsfähigen Alter zeigt sich, dass Männer gleich welcher Sozialisation eine hohe Erwerbsbeteiligung vorweisen, während ostsozialisierte Frauen hierbei einen großen Vorsprung vor westsozialisierten Frauen haben. Zudem leisten Letztere auch eine erheblich geringere Gesamtzahl an Erwerbsarbeitsstunden, da sie im Gegensatz zu ostsozialisierten Frauen überwiegend in Teilzeit beschäftigt sind. Damit kann bestätigt werden, dass die je nach Herkunft dominanten Familienmodelle immer noch das heutige Erwerbsverhalten beeinflussen und sich beispielsweise westdeutsch sozialisierte Frauen im „Hausfrauenmodell der männlichen Versorgerehe“ mit einer Nicht- oder Teilzeiterwerbstätigkeit einrichten. Dass sich die Erwerbsarbeitszeiten nicht qua Geschlecht unterscheiden, sondern dass diese maßgeblich von Geschlechterrollen determiniert werden, wird deutlich, wenn man kinderlose Paare mit Eltern vergleicht. Während Väter und kinderlose Männer eine sehr ähnliche Anzahl von Erwerbsarbeitsstunden leisten, gehen Mütter deutlich kürzer einer Erwerbsarbeit nach und es kann ein signifikanter Einfluss von Kindern auf ihre Erwerbsarbeitszeit nachgewiesen werden.

Außerdem hat der suburbane Wohnort einen gewissen Einfluss auf die Reduktion der Erwerbsarbeitsstunden von Frauen, da durch ihn Interviewaussagen zufolge das Familienalltagsmanagement erheblich erschwert wird und sich somit für einige Befragte, vorrangig westdeutscher Sozialisation, eine verkürzte Erwerbstätigkeit als einzige Lösung anbietet. Eine andere Reaktion auf die Zeitknappheit im suburbanen Raum ist die, unter der originären Qualifikation in Wohnortnähe zu arbeiten. Während Frauen grundsätzlich öfter als Männer in unterwertigen Beschäftigungsverhältnissen arbeiten, trifft dies im Berliner Umland stärker für ostdeutsch als für westdeutsch Sozialisierte zu. Eine Arbeitswegverkürzung scheint hier das vordergründige Motiv zu sein. Doch Arbeitsplätze in Wohnortnähe sind rar – das gilt für Männer und Frauen. Deshalb verwundert es auch nicht, dass sowohl die Mehrheit der befragten Männer als auch die der befragten Frauen in Berlin arbeitet. Während Männer jedoch häufig in der Rolle der Hauptverdiener ihren Arbeitsplatz nach dem Umzug ins Umland nicht gewechselt haben, stellt sich die Motivlage der Frauen differenzierter dar.

Neben den Argumenten des geringeren Lohnes und der fehlenden (Teilzeit-)Möglichkeiten spielen hier auch emotionale Bindungen an die Tätigkeit und die „Urbanität“ des Arbeitsplatzes eine Rolle.

Auch bezüglich der Aufteilung der Reproduktionsarbeit lassen sich genderspezifische Unterschiede feststellen. Anhand der empirischen Ergebnisse lassen sich zwei in Kapitel 3.1 aufgeführte Thesen bestätigen: Zum einen wird sowohl bei westdeutsch sozialisierten als auch bei ostdeutsch sozialisierten Personen der Geschlechterunterschied beim Leisten von Reproduktionsarbeit deutlich. Sowohl das westdeutsche „Hausfrauenmodell“ als auch das ostdeutsche „Doppel-Versorger-Modell“ haben Geschlechterrollen nachhaltig in der Weise geprägt, dass sich vorrangig Frauen für den nicht entlohten Teil der Arbeit verantwortlich fühlen. Analog hierzu unterscheidet sich die Anzahl der Reproduktionsarbeitsstunden von ost- und westdeutschen Männern kaum. Zum anderen wird deutlich, dass sich westdeutsch sozialisierte Frauen in größerem Umfang der Reproduktionsarbeit widmen als ostdeutsch sozialisierte Frauen. Dieser signifikante Unterschied lässt sich derart interpretieren, dass die Zuständigkeit für Kinder und Haushalt in der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des „Hausfrauenmodells“ ein Lebensmodell war, während die Reproduktionsarbeit in der DDR immer zusätzlich zur Erwerbsarbeit erledigt wurde. Auch heute wird ein modifiziertes Modell der männlichen Versorgung in der Art gelebt, als dass westdeutsche Frauen häufig gewollt Teilzeit arbeiten, um berufliche und familiäre Tätigkeiten miteinander verbinden zu können. Ostdeutsche Frauen hingegen, genauso wie ostdeutsche Männer, gehen oftmals nur unfreiwillig einer Teilzeitarbeit nach, nämlich dann, wenn sie keine Vollzeittätigkeit finden können. Da sie dieses Modell nicht freiwillig in dem Sinne leben, dass ihnen mit einer verkürzten Erwerbsarbeitszeit mehr Zeit für versorgende Tätigkeiten bleibt, kann diese Tatsache auch die geringere Stundenanzahl für Reproduktionsarbeit erklären.¹¹³ Wie bei der Erwerbsarbeit kann auch die Reproduktionsarbeit betreffend bei Frauen ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Reproduktionsarbeitsstunden und dem Vorhandensein von Kindern festgestellt werden. Das Handeln von Männern hingegen scheint auch hier nicht unter dem Einfluss von Kindern zu stehen. Beide Zusammenhänge treffen sowohl für ostdeutsch als auch für westdeutsch sozialisierte Personen zu.

Zusammenfassend können für den Bereich der Arbeit auf Frauen wirkende Einschränkungen festgestellt werden. Die Infrastrukturen enthalten in Bezug auf Erwerbsarbeitsstätten und Kinderbetreuungseinrichtungen Restriktionen, welche sich auf die Aktivitäten der Umlandbewohner/innen hinsichtlich der Erwerbs- und Reproduktionsarbeit auswirken. Kennzeichnend ist hierfür, dass Frauen, wenn sie Mütter sind, unverändert auf tradierte Geschlechterrollen „zurückgeworfen“ werden.

¹¹³ Herta Kurig hat in ihrem Vortrag „Ohne Frau ist kein Staat zu machen – Stolpersteine der Frauenemanzipation vor und nach der Wende“ im Rahmen der Konferenz „Feministische und Gender Geographien“ in Bern auch auf die unterschiedliche Sozialisation der Frauen in der DDR und in der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der Hausarbeit aufmerksam gemacht. Ihr zu Folge lautete in der DDR die Devise: „So viel Hausarbeit wie nötig, nicht wie möglich“.

6.2 Genderspezifika von Arbeitsmobilität

Im vorangegangenen Kapitel wurde dargestellt, in welcher Weise Geschlechterrollen und räumliche Ausstattung das Arbeiten von Umlandbewohner/innen beeinflussen. Da auch die Arbeitsmobilität zu den Einflussfaktoren zählt, wird deren Auswirkung im Folgenden untersucht. In diesem Zusammenhang wird der Frage nachgegangen, ob Frauen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Hierfür werden die typischen Mobilitätsparameter wie Wegelängen, -zeit, -anzahl und Modal Split von Männern und Frauen verglichen. Neben der statistisch leichter erfassbaren Erwerbsarbeitsmobilität wird auf die geschlechtsspezifische Aufteilung der Reproduktionsarbeitsmobilität eingegangen.

6.2.1 Merkmale genderspezifischer Mobilität im Berliner Umland

Deutschlandweit ist die Anzahl derjenigen, die einen Pkw-Führerschein besitzen, in den letzten Jahren angestiegen, was die Vermutung nahelegt, dass dieser Erwerb der Mehrheit der Bevölkerung notwendig erscheint (BMVBS 2008: 70). Insbesondere in ländlichen und suburbanen Gebieten scheinen Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit für die Bewältigung der Alltagswege unerlässlich. Entsprechend verfügen auch 94,4% der Befragten der untersuchten Stichprobe ($n = 1.111$) über eine Fahrerlaubnis. Hierbei zeichnen sich geschlechtsspezifische Unterschiede ab – so ist der Anteil der Führerschein besitzenden Frauen an allen Frauen mit 89,8% geringer als jener der Führerschein besitzenden Männer an allen Männern mit 96,6%. Im Vergleich mit den Daten für Deutschland, denen zufolge 83% der Frauen und 93% der Männer über einen Führerschein verfügen (ebd.), lassen sich zwei Feststellungen treffen. Zum einen liegt der Anteil beider Geschlechter, und hier vor allem derjenige der Frauen, in den Untersuchungsgebieten höher als der Deutschlanddurchschnitt, zum anderen ist der geschlechtsspezifische Unterschied mit 6,8 Prozentpunkten weniger stark ausgeprägt.

Betrachtet man den Führerscheinbesitz in der untersuchten Stichprobe altersgruppenspezifisch, dann liegen bei den 18- bis 25-Jährigen die Frauen mit über 10% hinter den Männern zurück. Dieser geschlechtsspezifische Unterschied kehrt sich bei den 26-35-Jährigen um, da Frauen in dieser Gruppe geringfügig häufiger als Männer über einen Führerschein verfügen. In den höheren Altersgruppen vergrößert sich der Geschlechterunterschied wieder zunehmend zu Ungunsten der Frauen. Erwartungsgemäß gibt es bei den über 66-Jährigen die größten Unterschiede im Führerscheinbesitz; hier verfügen nur 73,5% der Frauen im Gegensatz zu 91,1% der Männer über eine Fahrerlaubnis.

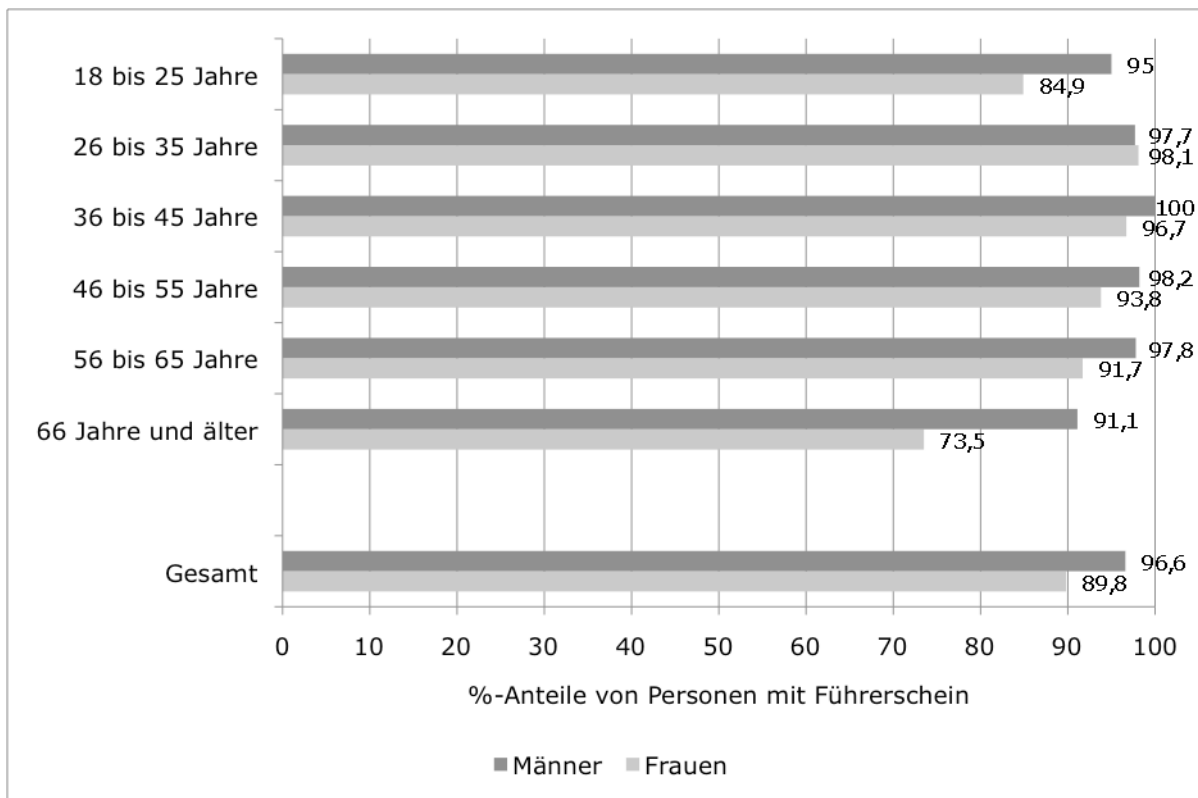


Abbildung 10: Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und nach Altersgruppen.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Bezüglich der Pkw-Nutzung als Fahrende bzw. Mitfahrende lassen sich nur geringfügige geschlechtsspezifische Unterschiede konstatieren. So nutzen 74,7% der Frauen ($n = 581$) und 76,1% der Männer ($n = 469$) den Pkw täglich und damit als Hauptverkehrsmittel. Bei denjenigen, die täglich Mitfahrende sind, sind die Anteile von Männern ($n = 299$) mit 8,4% und Frauen ($n = 472$) mit 10,4 % ähnlich gering. Hierbei ergeben sich deutlich Unterschiede zu den Daten für Deutschland. Diesen zufolge nutzen 49% der Männer und nur 36% der Frauen den Pkw als Hauptverkehrsmittel, wohingegen 19% der Frauen und nur 11% der Männer Mitfahren als Hauptverkehrsmittel bezeichnen.

Einstellung gegenüber Pkw

Die Pkw-Affinität der Befragten ist zweifellos sehr hoch, jedoch werden hierfür in den Interviews unterschiedliche Gründe angeführt. Diese können in drei Kategorien unterteilt werden, nämlich in die der „Pkw-Fahrer/innen aus Überzeugung“, der „Pkw-Fahrer/innen aus Notwendigkeit“ und der „Rationalen Verkehrsmittelnutzer/innen“, welche neben anderen Verkehrsmitteln den Pkw nutzen. Es wurden in den Interviews keine geschlechtsspezifischen Präferenzen deutlich.

Die Pkw-Fahrer/innen aus Überzeugung können sich die Nutzungen anderer Verkehrsmittel nicht vorstellen. Vor allem herrscht hier die Meinung vor, der Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel sei unzumutbar.

„Das muss alles so ein bisschen flexibel sein. Also das muss so sein, ich lege da viel wert auf das Auto. Ich kann es mir auch ohne nicht mehr vorstellen. Schon alleine der Weg zur Arbeit. Das wäre der Horror für mich. [...] Ich bin einmal zur Weiterbildung, wo ich mal so mit der S-Bahn fahren musste. [...] Und das war dann auch nicht wirklich witzig. Da bin ich am nächsten Tag wieder mit dem Auto hingefahren. [...] Früh ging es noch, aber abends fand ich das so ätzend, in dieser vollen S-Bahn da zu sitzen und stundenlang nach Hause zu fahren.“

Frau Ronde, 38, Altlandsberg, Ostdeutsch, Erzieherin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Neben denjenigen, welche die Pkw-Nutzung stark emotional vertreten, gibt es auch diejenigen, die nicht aus Überzeugung Autofahren, es jedoch als Notwendigkeit ohne Alternative betrachten.

„Vielleicht geht es ja auch ganz gut mit den Öffentlichen, aber ich kenne niemanden, der das macht. Wenn man hier wohnt, muss man ein Auto haben, davon bin ich fest überzeugt.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

Neben diesen beiden Gruppen von Pkw-Nutzer/innen lassen sich diejenigen ausmachen, die die Nutzung von Verkehrsmitteln nach Bedarf gegeneinander abwägen und rationale Entscheidungen zu Gunsten des effizienteren Verkehrsmittels treffen, welches auch die Bahn oder das Fahrrad sein kann.

„Nein, ich fahre nicht mehr mit dem Auto zur Arbeit. Ich habe das früher viel gemacht, ich habe ja früher einmal, wie ich schon sagte, im Prenzlauer Berg gewohnt, da war die Distanz relativ kurz, da waren es, glaube ich, vier Kilometer, da bin ich alles mit dem Auto gefahren [...] aber jetzt nicht mehr. Das Auto fahren macht keinen Spaß mehr. Erstens einmal ist es ja viel zu teuer geworden und zweitens einmal bin ich ja mit dem Auto nicht schneller. Der Regio ist ja viel schneller als das Auto. Und dann kommt hinzu, also die ganze Staubbelastung und man kann da [am Arbeitsort, Anm.: CR] nicht mehr kostenlos parken.“

Herr Ludwig, 55, Grünheide, Ostdeutsch, angestellter Musiker, 27h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Eine Interviewpartnerin, Frau Martens, gehört der Minderheit derjenigen Umlandbewohner/innen an, die über keinen Führerschein verfügen. In dem Interview stellt sich heraus, dass es einen erheblichen Koordinationsaufwand zwischen ihr und ihrem Pkw-mobilen Mann mit sich bringt, die alltäglichen Wege zurückzulegen. Da beide in Berlin-Charlottenburg arbeiten, legen sie den Hinweg zur Arbeitsstätte gemeinsam im Pkw zurück und auf dem Rückweg nutzt Frau Martens entweder den ÖPNV oder eine Mitfahrgelegenheit bei Nachbarn. Bezüglich anderer Aktivitäten wie Einkaufen oder die Tochter zu Freizeitaktivitäten begleiten wird deutlich, in welcher Abhängigkeit sich Frau Martens von ihrem Mann befindet, da sie diese Wege nur gemeinsam mit ihm zurücklegen kann. Insbesondere Herr Martens scheint sehr unzufrieden mit der „Immobilität“ seiner Frau.

CR: „Ist das irgendwie eine Einschränkung, dass Sie keinen Führerschein haben?“

HM: „Ja, würde ich sagen..“

FM: „Naja gut, okay, wir haben ja ein Auto und insofern geht es, aber ohne Auto..“

HM: „Ohne Auto ist man draußen auf dem Land einfach ausgeliefert. In der Stadt kann das ohne Auto funktionieren, weil da hat man ja seinen Bäcker, seinen Einkauf, alles um die Ecke. Wo man dann schleppen kann. Aber hier, wenn ich erst zum Einkaufen zehn Minuten fahren muss. Mit dem Fahrrad, da kriegt man den Wochenendeinkauf nicht weg. Deshalb, ohne Auto auf dem Land, schwierig.“

CR: „Wie machen Sie das mit dem Einkaufen jetzt?“

HM: „Am Wochenende, da müssen wir dann zusammen fahren.“

Frau Martens, 47, Dallgow-Döberitz, Westdeutsch, kaufmännische Angestellte, 21h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

6.2.2 Genderspezifika von Erwerbsarbeitsmobilität

Prinzipiell gilt, dass die Problematik der Erwerbsarbeitsmobilität der räumlich unterschiedlichen Verortung von Wohn- und Arbeitsort geschuldet ist. Im Folgenden wird zunächst der Frage nachgegangen, in welcher Form die Nähe zum Arbeitsort ein Kriterium für die Wohnungssuche der untersuchten Bevölkerungsgruppe war. Anschließend wird auf die durch Raumüberwindung zwischen Wohn- und Arbeitsort entstandene Pendelzeit eingegangen und außerdem der Modal Split für das Arbeitspendeln und das Kopplungsverhalten der Umlandbewohner/innen betrachtet.

6.2.2.1 Verhältnis von Wohn- zu Arbeitsort

Es ist bei der gegebenen Stichprobe der Suburbaniten nicht verwunderlich, dass grundsätzlich für alle Befragten gilt, dass bei der Entscheidung für die jetzige Wohnung die schnelle Erreichbarkeit der Arbeitsstätte eine geringe Rolle gespielt hat.

In Abbildung 11 wird aus Perspektive von Männern ($n = 326$) mit Hilfe einer fünfstelligen Skala eingeschätzt, welche Rolle der eigene Arbeitsweg und der der Partnerin ($n = 309$) beim letzten Umzug gespielt hat. In Abbildung 12 wird Gleiches aus Perspektive der Frauen ($n = 430$) für die eigenen Pendelwege und die ihrer Partner ($n = 423$) dargestellt.

Interessant hierbei ist die Perspektive auf die Veränderung der Wegelänge des Partners/der Partnerin. So zeigt sich bei den befragten Frauen die deutliche Tendenz, dass sie die Meinung vertreten, dass der Arbeitsort ihres Partners beim letzten Umzug eine wichtigere Rolle gespielt hat als der eigene. Die befragten Männer hingegen schätzen die Wichtigkeit der eigenen Arbeitsplätze und jener der Partnerinnen als relativ gleich und letztere sogar als geringfügig bedeutsamer ein, was ihre Rolle bezüglich der Entfernung zum Wohnort beim letzten Umzug angeht.

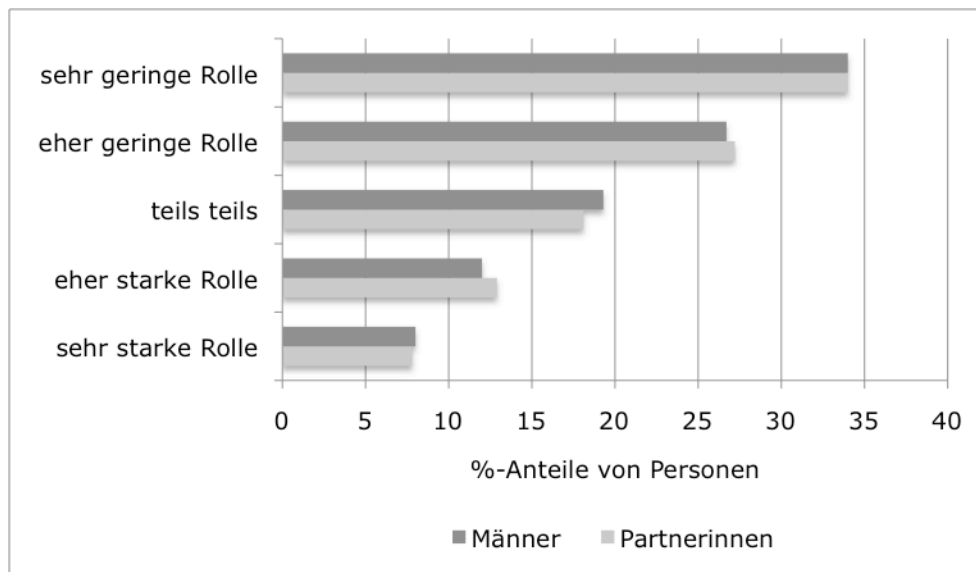


Abbildung 11: Rolle der Pendelwege bei letztem Umzug aus Sicht von Männern.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

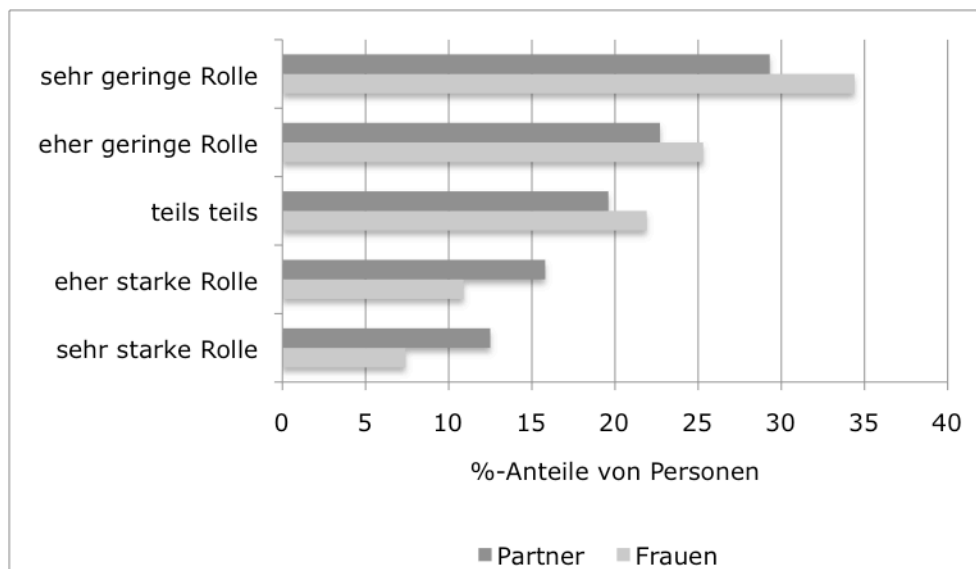


Abbildung 12: Rolle der Pendelwege bei letztem Umzug aus Sicht von Frauen.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Perspektiven auf Rolle der Arbeitsplätze bei letztem Umzug

Entsprechend der Ergebnisse der quantitativen Befragung äußert auch die Mehrheit der Interviewpartner/innen, dass mit dem Umzug an den suburbanen Wohnort nicht das Ziel verfolgt wurde, den Arbeitsweg zu verkürzen. Hierbei gibt es verschiedene Ausprägungen bezüglich der Rolle, welche die Nähe zum Arbeitsort beim Umzug gespielt hat. Man kann diejenigen, die eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes angestrebt haben, auch wenn diese nicht mit einer geringen metrischen Distanz gleichzusetzen ist, von denjenigen unterscheiden, bei denen der Wohnort weitgehend unabhängig vom Arbeitsort gesucht wurde. Außer-

dem lässt sich bei einigen wenigen Interviewpartner/innen eine strategische Vorgehensweise bezüglich der Wohnortwahl in Abhängigkeit vom Arbeitsort identifizieren.

Die meisten Interviewten geben an, dass ihnen nicht die metrische Entfernung des Wohnortes zum Arbeitsort wichtig war, sie jedoch eine gewisse Mindesterreichbarkeit angestrebt haben.

CR: „Hatten Sie da überlegt sich einen Wohnort zu suchen, der von Ihrer Arbeitsstätte einigermaßen erreichbar ist?“

FW: „Nein, nur einigermaßen finanzierbar.“

CR: „Also das hat dann wirklich keine Rolle gespielt, wie man zur Arbeit kommt und welchen Weg das dann bedeutet?“

FW: „Doch, auch schon mit, das sollte dann nicht Stunden dauern oder anderthalb Stunden. Sondern dass man dann sagen kann, man hat es in einem Rahmen von einer halben-, dreiviertel-, höchstens einer Stunde. Also das war schon auch ein Grund zu sagen: also eine Stunde Arbeitsweg nimmt man innerhalb von Berlin in Kauf, weil es einfach normal ist. Bei der Größe der Stadt ist es normal. [...] Also das war dann eben schon so, dass man darauf geachtet hat, aber erst mal war die Finanzierbarkeit der Immobilie vorrangig.“

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Es wird deutlich, dass es sich hierbei nicht um ein planvolles Vorgehen bezüglich einer Wohnortsuche in Nähe des Arbeitsortes gehandelt hat, sondern dass die räumliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes eine nachgeordnete Priorität hatte. Meistens war den Interviewten die Rolle des Arbeitsortes bei der Umzugsentscheidung gar nicht bewusst und sie dachten erst auf Nachfrage darüber nach. Dann stellte sich heraus, dass der Arbeitsort indirekt bestimmt hatte, in welcher Himmelsrichtung des Berliner Umlandes die Interviewten nach einer Wohnung gesucht haben.

FP: „Okay, vielleicht doch ein bisschen von der Arbeit aus, weil Lichtenrade und Neukölln von hier doch besser zu erreichen sind, als von Dallgow oder Falkensee.“

CR: „Also spielte der Arbeitsort doch eine gewisse Rolle?“

FP: „Ich denke schon, dass es im Unterbewusstsein eine Rolle gespielt hat, dass wir uns nicht in der anderen Richtung was gesucht haben. Von der Zeit und den Fahrtkosten her, ist ja auch eine Menge, und vom Aufwand.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Fast genauso vielen wie denen, denen eine Nähe zum Arbeitsort nur nachrangig wichtig war, war eine mögliche Verlängerung des Arbeitsweges bei Ihrem Umzug an den suburbanen Wohnort gänzlich unwichtig. Hierbei wurde der Wert auf andere Faktoren, wie beispielsweise eine günstige Finanzierbarkeit der Immobilie, gelegt.

„Wir haben dieses Haus gesehen, mitten in Eis und Schnee, und haben uns sofort verliebt. [...] Und weil wir im Endeffekt auch nicht mehr Miete bezahlen als in Berlin für die Wohnung, wesentlich mehr Quadratmeter zur Verfügung haben, den Garten am Haus, dort hatte ich nur einen kleinen Balkon. [...] Ja, Falkensee wäre näher dran gewesen an meinem Arbeitsort, es ist auch verkehrstechnisch besser angeschlossen als hier. Aber ich habe in der Richtung auch eigentlich gar

keine Überlegung gehabt, weil, wir wollten eben raus aus Berlin und haben uns nun hierfür entschlossen. Und, gut, dass wir nun Manches nicht so richtig recherchiert haben, das war ja dann unser Fehler."

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Nur wenige Interviewte sind bei der Wohnungssuche in dem Sinne planvoll vorgegangen, als dass sie ihre Arbeitsstätte als Fixpunkt in ihrer Alltagsmobilität eingeplant hätten.

„Und wir haben uns eben ausgemacht, 30 km für beide als Maximalentfernung, dass man etwa eine halbe Stunde bräuchte mit dem Fahrzeug. Wonach wir uns nicht erkundigt hatten, ob es auch mit Öffentlichen geht und es geht so gut wie gar nicht."

Frau Wieck, 41, Zossen, Ostdeutsch, Sekretärin, 40h/Woche erwerbstätig, 3 Kinder

CR: „Und hier, wie kam es, dass Sie genau hierher gezogen sind?"

FM: „Ja, gute Frage. Wir haben ein Haus gesucht und da wir beide in Charlottenburg arbeiten, war eigentlich hier so das nächste für uns. Also dann haben wir uns eben für westlich und nicht für südlich, nördlich entschieden, weil es dann auch am schnellsten ging."

Frau Martens, 47, Dallgow-Döberitz, Westdeutsch, kaufmännische Angestellte, 21h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Für nur eine Interviewpartnerin war die Nähe des Wohnorts zu ihrer Arbeitsstätte ein entscheidendes Kriterium.

CR: „War es für Sie wichtig, in der Nähe des Arbeitsortes eine Wohnung zu suchen?"

FA: „Sehr wichtig, weil wie gesagt, ich war ja dann auch eine Weile alleine und Kinder, Arbeit und das alles zu managen, da finde ich das sehr angenehm, wenn das alles sehr konzentriert ist. Man ist dann doch schneller zu erreichen. Wenn ich mir dann vorstelle, ich müsste erst einmal noch eine Stunde fahren, wenn das Kind einen Unfall hat in der Kindereinrichtung oder so, also damit könnte ich nicht umgehen."

Frau Adam, 42, Wildau, Ostdeutsch, angestellte Änderungsschneiderin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Bei einigen war es nicht die Nähe zum Arbeitsort, welche für die letzte Umzugsentscheidung den Ausschlag gab, sondern die Nähe zu Berlin, da somit aus Sicht der Interviewten ein Zugriff auf einen großen Arbeitsstellenpool in räumlicher Nähe gesichert war, auf den man bei Bedarf zurückgreifen könne.

„Also in der Hinsicht wäre Ludwigsfelde direkt oder auch Luckenwalde gut, wobei wir uns tendenziell mehr in Ludwigsfelde sehen, weil dort auch das soziale Angebot größer ist und auch die Nähe zu Berlin noch einen Tick besser ist. Also wenn bei einem von uns mal mit Arbeit sich irgendetwas verändern sollte, hat man von hier natürlich durch die Nähe zu Berlin auch bessere Arbeitsmöglichkeiten, als wenn man das von weiter unten, Luckenwalde, probieren müsste."

Herr Hoffmann, 35, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Ingenieur, 37h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Insgesamt bestätigen die Interviewaussagen die Ergebnisse der quantitativen Befragung, indem sie verdeutlichen, dass die Nähe zum Arbeitsort bei der Wohnungssuche im suburbanen Raum eine untergeordnete Rolle gespielt hat.

Bezüglich der Prioritätensetzung in Doppelverdienerhaushalten zeichnet sich aus den Interviewaussagen ab, dass der Wohnort bei Einbeziehung der Nähe zum Arbeitsort nach dem oder derjenigen gewählt wurde, der/die die längeren und unflexibleren Arbeitszeiten aufweist. Dies sind meistens, aber nicht ausschließlich, die Männer.

„Und es kam so dass wir hierher gezogen sind, weil mein Lebensgefährte, der hat hier in Bötzwow, ein Ort weiter, eine Reitanlage. Der ist halt unflexibel mit den Wegen, weil er muss halt immer da sein und deswegen sind wir hierher gezogen. [...] Der hat schon immer hier gewohnt, in Bötzwow. Und jetzt halt hier in Wansdorf und es war einfach, weil er die schwierigeren Arbeitszeiten hat, also auch Wochenende, Feiertage und so, immer arbeiten muss. Und da sind die weiten Wege nach Berlin rein nicht mehr zu machen gewesen und deswegen sind wir hier rausgezogen. [...] Und ich bin Beamtin und wir haben Gleitzeit. Ich kann mir die Arbeitszeit halt einteilen. Ich habe Wochenende frei, ich habe auch nicht jeden Tag zwölf Stunden zu tun, außer in Extremzeiten, und für mich ist es einfacher zu bewerkstelligen mit den Fahrwegen als für ihn. Und da hatte ich keine große Wahl, ehrlich gesagt. Also entweder mit ihm zusammen sein wollen und dann hier rausziehen oder halt nicht. Und das musste dann so sein.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

6.2.2.2 Pendelzeiten von Männern und Frauen

Die Pendelströme der Umlandbewohner/innen sind vorrangig auf Berlin gerichtet – 62% der befragten Umlandbewohner/innen, die ihren Arbeitsplatz adressgenau angegeben haben (n = 709), arbeiten in Berlin. Hier findet sich auch die Bestätigung, dass eine postsuburbane Entwicklung bezüglich der Arbeitsmobilität im Berliner Umland nur gering ausgeprägt ist, da jene durch überwiegend tangential Pendelströme gekennzeichnet wäre. Der Anteil an tangentialen Pendelströmen ist in den einzelnen Untersuchungsgebieten unterschiedlich ausgeprägt: Vor allem aus den westlichen, aber auch größtenteils aus den östlichen Untersuchungsgebieten fährt die Mehrzahl der Pendler/innen zum Ausüben der Erwerbsarbeit nach Berlin. Bewohner/innen der südlichen Untersuchungsgebiete scheinen hingegen auf die vergleichsweise gute Ausstattung mit Erwerbsarbeitsmöglichkeiten in Wohnortnähe zu reagieren, so dass alle Pendler/innen der südlichen Untersuchungsgebiete – mit Ausnahme Mittenwaldes – ihren Arbeitsort überwiegend im Umland aufsuchen.

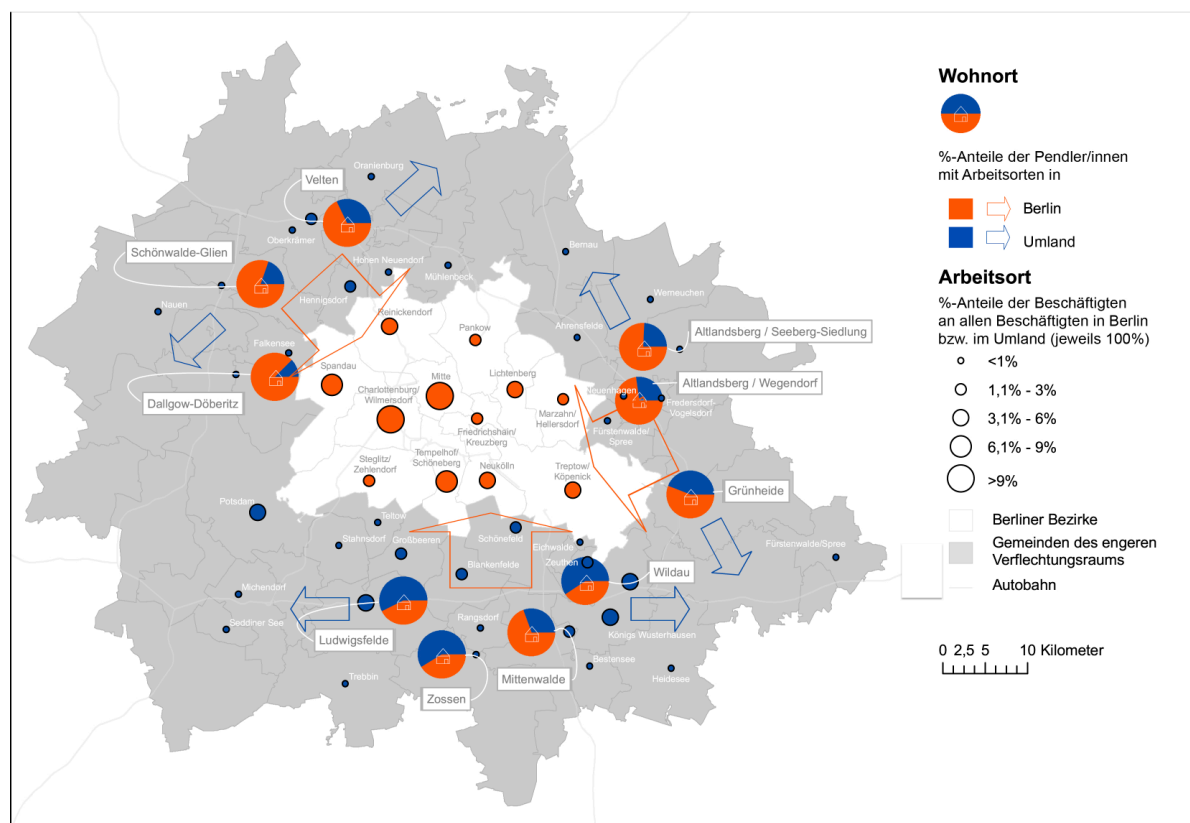


Abbildung 13: Erwerbsarbeitsorte und -mobilität von Bewohner/innen der Untersuchungsgebiete.

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung.

Die durchschnittliche Pendelzeit bestätigt, dass die mehrheitliche Verortung der Arbeitsplätze in Berlin auch vergleichsweise lange Pendelzeiten mit sich bringt. Diese beträgt 70 Minuten pro Tag für den Arbeitsweg, während sie bei der durchschnittlichen Pendelzeit im ländlichen Umland Ostdeutschlands¹¹⁴ 51,1 Minuten ausmacht (vgl. Meyer/Milbert 2007: 127). Aussagen der Umlandbewohner/innen bestätigen außerdem, dass sich in der Mehrheit der Fälle die Zeit für die täglichen Arbeitswege mit dem Zuzug ins Umland erhöht hat. So geben 62,1% der Befragten an, dass sich ihr Arbeitsweg seit dem letzten Umzug verlängert hat. Bei 17,9 % ist der Weg zur Erwerbsarbeitsstätte gleich geblieben und bei 20 % hat er sich verkürzt (n = 1.045).¹¹⁵

Es gilt für alle siedlungsstrukturellen Kreistypen Deutschlands, dass Frauen kürzere Zeiten zum Arbeitsplatz pendeln als Männer (ebd.). Für die hier untersuchten Gebiete lassen sich – auch im Vergleich zu anderen Gebieten des ländlichen Umlandes in Ostdeutschland – vergleichsweise geringe geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen. So pendeln Frauen (n = 388) täglich im Durchschnitt 67,4 Minuten, während Männer (n = 261) 72,5 Minuten für

¹¹⁴ Das hier untersuchte Gebiet des Berliner Umlandes zählt nach der BBR-Kategorisierung der zusammengefassten Kreistypen zum ländlichen Umland (vgl. Meyer/Milbert 2007: 7). Aus diesem Grund wird in Abbildung 14 das Berliner Umland mit den Gebieten Ostdeutschlands, die zum ländlichen Umland gehören, verglichen.

¹¹⁵ Diese Angaben beziehen sich nur auf diejenigen in der Stichprobe, deren letzter Umzug der in das Berliner Umland war, d.h. die Alteingesessenen, die aus der jetzigen Wohnortgemeinde oder einer anderen Gemeinde des Umlandes zugezogen sind, wurden nicht mit einbezogen.

Erwerbsarbeitsmobilität am Tag aufwenden. Dieser Unterschied in der Stichprobe ist nicht signifikant. Während der Unterschied hier nur fünf Minuten beträgt, pendeln Frauen im ländlichen Umland der neuen Bundesländer durchschnittlich zehn Minuten weniger am Tag.

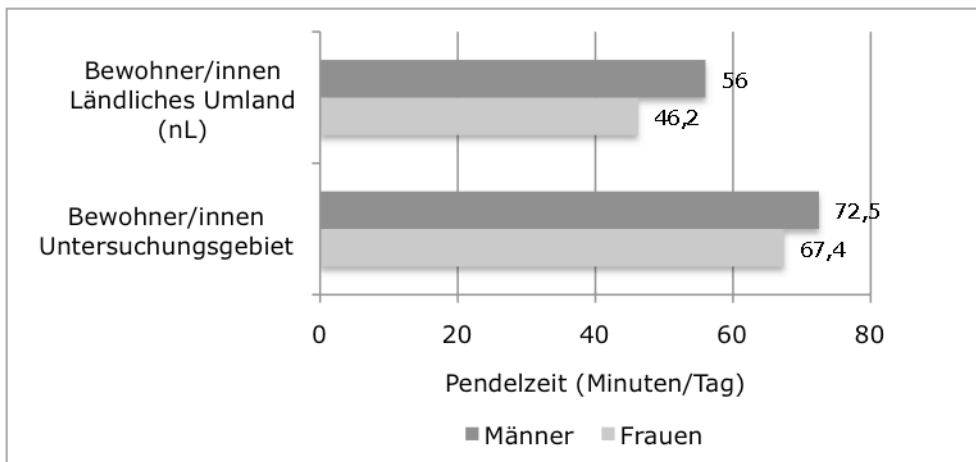


Abbildung 14: Mittelwertunterschiede der Pendelzeiten von Männern und Frauen in Kreistypen des ländlichen Umlandes.

Quelle: Eigene Erhebung 2007; Meyer/Milbert 2007: 127.

Die vergleichsweise lange Pendelzeit der Frauen ergibt sich aus der Tatsache, dass selbst Teilzeit Erwerbstätige, die zum überwiegenden Teil (86,3%) weiblich sind, vergleichsweise lange Pendeldistanzen zu ihrer Arbeitsstätte zurücklegen. Insgesamt verbringen Teilzeiterwerbstätige ($n = 169$) mit 66,4 Minuten nur gute vier Minuten weniger am Tag mit Arbeitsmobilität als Vollzeiterwerbstätige ($n = 483$) mit 70,7 Minuten. Auch dieser Unterschied ist nicht signifikant. Hierbei besteht die Tendenz, dass Männer beider Erwerbsmodi eine geringfügig längere Zeit auf ihre Arbeitswege verwenden (vgl. Abbildung 15). Dieses Ergebnis hinsichtlich der unterschiedlichen Pendelzeiten von Voll- und Teilzeiterwerbstätigen ist erstaunlich und insofern abweichend von Ergebnissen anderer Untersuchungen, als dass die Pendelzeiten nur in geringem Maße nach den Erwerbsmodi differieren. Die unter 6.1 dargestellte Ausstattung des Berliner Umlandes mit Teilzeit- und frauentypischen Arbeitsplätzen kann als Grund für die vergleichsweise langen Pendelzeiten von Teilzeiterwerbstätigen angenommen werden.

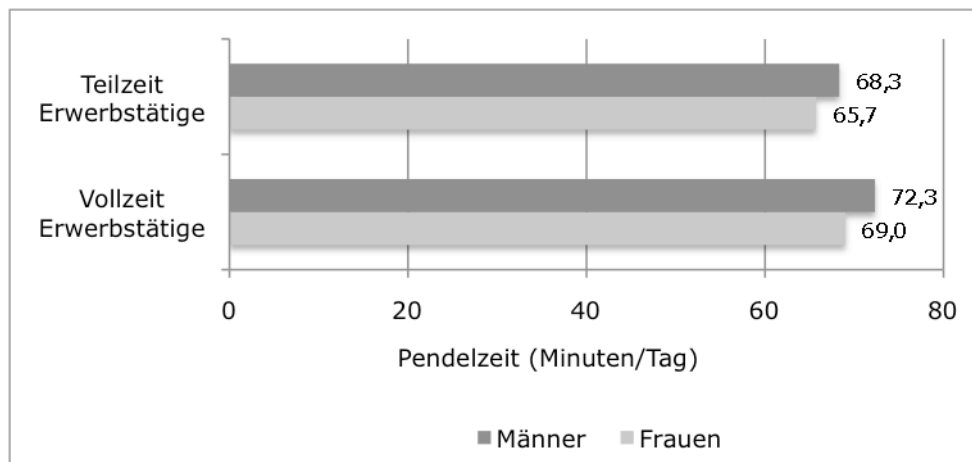


Abbildung 15: Mittelwertunterschiede der Pendelzeiten von Männern und Frauen nach Erwerbsmodi.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Dass für die Unterschiede der Pendelzeiten zwischen Männern und Frauen ähnlich wie für die Arbeitszeiten nicht das Geschlecht per se verantwortlich ist, zeigt die Gegenüberstellung von Lebensgemeinschaften mit oder ohne im Haushalt lebenden minderjährigen Kindern (vgl. Abbildung 16). Es bestätigt sich die häufig angeführte These, dass Kinder zwar einen Einfluss auf das Erwerbsarbeits- und Pendelverhalten von Frauen haben, Väter sich hingegen relativ resistent gegen diese Einflüsse verhalten (vgl. Kramer 2005). Betrachtet man nun Haushalte ohne Kinder, so zeigt sich, dass hier nur der sehr geringe Unterschied zwischen Männern ($n = 74$) und Frauen ($n = 100$) von 0,6 Minuten täglich festzustellen ist und dass Frauen hier sogar die geringfügig längere Pendelzeit aufweisen. Bei Eltern zeigen sich dann jedoch deutliche geschlechtsspezifische, oder richtiger geschlechtsrollenspezifische, Unterschiede. Hier pendeln erwerbstätige Mütter ($n = 244$) täglich im Durchschnitt knapp acht Minuten weniger als kinderlose erwerbstätige Frauen ($n = 100$) und Väter ($n = 74$). Beim Testen auf Unterschiede in der Grundgesamtheit ergibt sich, dass weder der in der Stichprobe beobachtete Unterschied der Pendelzeit von Müttern gegenüber kinderlosen Frauen noch derjenige von Vätern gegenüber kinderlosen Männern signifikant ist.

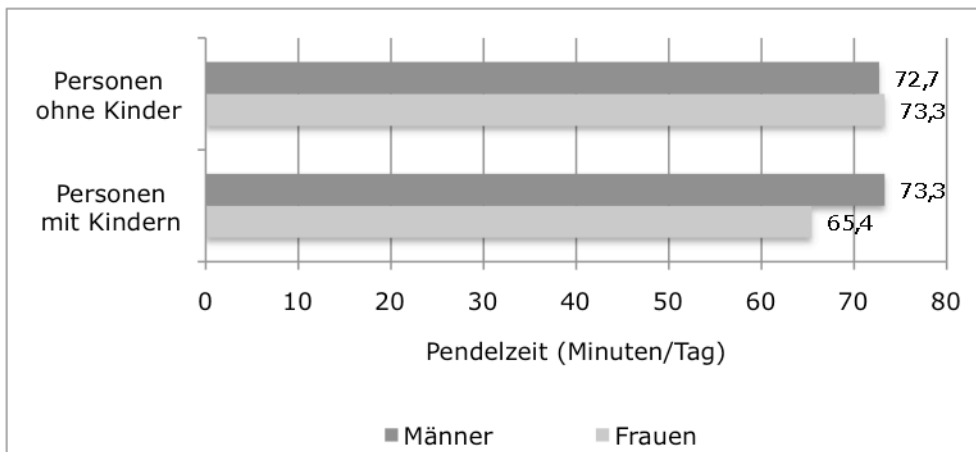


Abbildung 16: Mittelwertunterschiede der Pendelzeiten von Eltern und Nicht-Eltern.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Größer als die Unterschiede der Wegezeiten in Abhängigkeit von Geschlecht, Erwerbsmodus und Kindern sind die zwischen unterschiedlich sozialisierten Frauen – und hier insbesondere bei Müttern. So benötigen ostdeutsch sozialisierte Mütter ($n = 135$) im Durchschnitt 61,8 Minuten und westdeutsch sozialisierte Mütter ($n = 74$) 71,8 Minuten für ihren täglichen Arbeitsweg; bei kinderlosen Frauen unterschieden sich die Pendelzeiten zwischen westdeutsch sozialisierten Frauen ($n = 31$) mit 74 Minuten und ostdeutsch sozialisierten Frauen ($n = 56$) mit 73,6 Minuten kaum. Bei ostdeutschen Frauen sind diese Unterschiede zwischen den Gruppen der kinderlosen Frauen und denjenigen mit Kindern signifikant¹¹⁶, bei westdeutschen Frauen hingegen nicht. Diese zwischen ost- und westdeutschen Frauen differierenden Pendelzeiten korrespondieren mit dem in Kapitel 6.1.2.4 aufgeführten Ergebnis, dass Mütter ostdeutscher Herkunft dazu tendieren, unter ihrer Qualifikation einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, die sie meist in Vollzeit und in Wohnortnähe ausführen, während Mütter westdeutscher Herkunft bevorzugt in Teilzeit im urbanen Raum und dadurch in größerer Distanz zum Wohnort arbeiten.

Einstellung gegenüber zeitlichem Pendelaufwand

Wie gezeigt wurde sind die Pendelwege aller Erwerbstätigen vergleichsweise lang. Umso erstaunlicher ist, dass keine/r der Interviewpartner/innen diesbezüglich Unmut geäußert hat – es sind hier auch keine geschlechtsspezifisch unterschiedlichen Einstellungen erkennbar. Selbst Teilzeit erwerbstätige Frauen beklagen nicht den für die Arbeitszeit unverhältnismäßig hohen Zeitaufwand ihres Arbeitsweges. Lediglich verschiedene „Abstufungen von Zufriedenheit“ mit den Pendelzeiten sind feststellbar. So gibt es diejenigen, die eine Normalität eines langen Arbeitsweges hervorheben, was bedeutet, dass sie diesen auch schon vor ihrem jetzigen Wohnort zurückgelegt haben.

CR: „Und wie zufrieden sind Sie mit dem Weg zur Arbeit?“

¹¹⁶ Ergebnis T-Test: $p < 0,05$, $\alpha = 0,05$.

HL: „Ja. Wie gesagt, also diese Stunde Weg hatte ich schon immer, die ist für mich normal und für das, was wir hier haben, nehme ich das gern in Kauf. Ich meine andere, die wohnen in Weißensee und die fahren auch fast eine Stunde. Also optimal, ich bin hier sehr zufrieden.“

Herr Ludwig, 55, Grünheide, Ostdeutsch, angestellter Musiker, 27h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Andere betonen die relativ günstige Verkehrsanbindung, so dass selbst bei großer metrischer Entfernung der Arbeitsweg bequem zurückgelegt werden kann. Hier wird vor allem mit den langen innerstädtischen Wegen Berlins verglichen.

„Eigentlich, vom Arbeitsweg ist es optimal. Es sind zwar auch zwanzig Kilometer, aber da ich auf der Autobahn fahre, bin ich relativ schnell da. Ich habe ja die Autobahn vor der Tür.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Das ist super mit dem Arbeitsweg. Also wenn ich höre, wie lange die anderen fahren müssen, selbst in der Stadt. Also ich habe noch einen Kollegen, der wohnt jetzt noch im Prenzlauer Berg, nein, ich will nicht tauschen. [...] Also das, nein. Ist schön so.“

Herr Grothe, 39, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Schiffsbauer, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Eine dritte Gruppe bilden diejenigen, die der vergleichsweise langen Pendelstrecke eine Qualität zusprechen und sie explizit positiv bewerten. Hierunter fallen sowohl ÖPNV-Nutzer/innen, welche die Zeit in den öffentlichen Verkehrsmitteln mit Freizeitaktivitäten wie Lesen verbringen, als auch Pkw-Fahrer/innen, die betonen, dass sie diese Zeit als „Auszeit“ von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit betrachten und sie auch als „Puffer“ zwischen Arbeitsort und Wohnort schätzen.

CR: „Wie empfinden Sie den Zeitaufwand für Ihren Arbeitsweg?“

FG: „Ist ja alles kein Problem. Das sind Sachen, die wussten wir auch vorher. Und ich habe diesen langen Weg in Kauf genommen, weil ich lese sehr gerne und es war für mich endlich mal Gelegenheit dazu. Ich hatte früher nur 12 Minuten Weg zur Arbeit mit der U-Bahn, da brauchte man gar kein Buch für aufschlagen. Das hat sich einfach nicht gelohnt. Da hat sich manchmal nicht einmal eine Zeitung zum Mitnehmen gelohnt. Und das finde ich jetzt natürlich herrlich.“

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

CR: „Und wie empfinden Sie diesen Zeitaufwand für den Weg zur Arbeit?“

FS: „Ich empfinde es inzwischen als entspannend, nicht da zu wohnen, wo ich arbeite. Ja, weil man selten in dem Beruf als private Person unterwegs ist, wenn man in der Stadt irgendwo auftaucht, sage ich mal so. Viele Eltern, viele Kinder kennen einen, man wird angesprochen und manchmal rennen einem dann die Probleme der Arbeit dann auch zu den Zeiten hinterher, wo man eigentlich vielleicht nur seinen Einkauf für zu Hause machen will oder mal zu einer Freundin unterwegs ist und es nervt mich dann nicht an, aber ich muss es nicht immer zu jeder Zeit haben. Und hier ist es halt nicht. Und der Weg ist auch manchmal noch so zum den Kopf frei kriegen. Man fährt halt nach Hause.“

Frau Schäfer, 41, Zossen, Ostdeutsch, Erzieherin, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

6.2.2.3 Modal Split von Männern und Frauen

Verschiedene Studien (vgl. bspw. MiD 2008) haben zum Ergebnis, dass Frauen kürzere Strecken zurücklegen und dafür im Vergleich zu Männern mehr Zeit benötigen, da sie seltener als diese auf einen Pkw zugreifen, mehr zu Fuß gehen und öfter den ÖPNV benutzen. In der untersuchten Stichprobe verhält es sich bezüglich des Erwerbsarbeitsweges so, dass Frauen für einen einfachen Pendelweg im Durchschnitt 24,6 km zurücklegen ($n = 376$) und hierfür 34,4 Minuten benötigen. Männer legen mit 26,7 km ($n = 232$) tatsächlich größere Distanzen zurück. Da sie hierfür jedoch im Durchschnitt 37,5 Minuten benötigen, lässt sich bei ihnen mit 1,4 km/min dieselbe Geschwindigkeit verzeichnen wie bei Frauen. Für die Bewohner/innen der Untersuchungsgebiete bedeutet das, dass der Modal Split anscheinend nicht stark geschlechtsspezifisch geprägt ist, was sich bei der Betrachtung der konkreten Verkehrsmittelwahl bestätigt (vgl. Abbildung 17). So nutzen Frauen ($n = 429$) mit 69,9% hinsichtlich ihrer Erwerbsarbeitsmobilität nur geringfügig seltener den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Männer ($n = 302$) mit 75,5%.¹¹⁷ Erwartungsgemäß nutzen Frauen häufiger den Öffentlichen Personennahverkehr als Männer oder auch die Kombination aus Pkw und Öffentlichem Personennahverkehr. Männer nutzen hingegen mit 6% öfter als Frauen mit 3,3% das Fahrrad für den Arbeitsweg, gehen aber mit 0,3% kaum zu Fuß. Auch bei den Frauen ist der Anteil derjenigen, die zu Fuß den Weg zu ihrer Erwerbsarbeitsstätte zurücklegen, mit 1,6% sehr gering. Die Kombination aus Öffentlichem Personennahverkehr und Fahrrad nutzen Männer und Frauen mit jeweils 1% ungefähr gleich wenig.

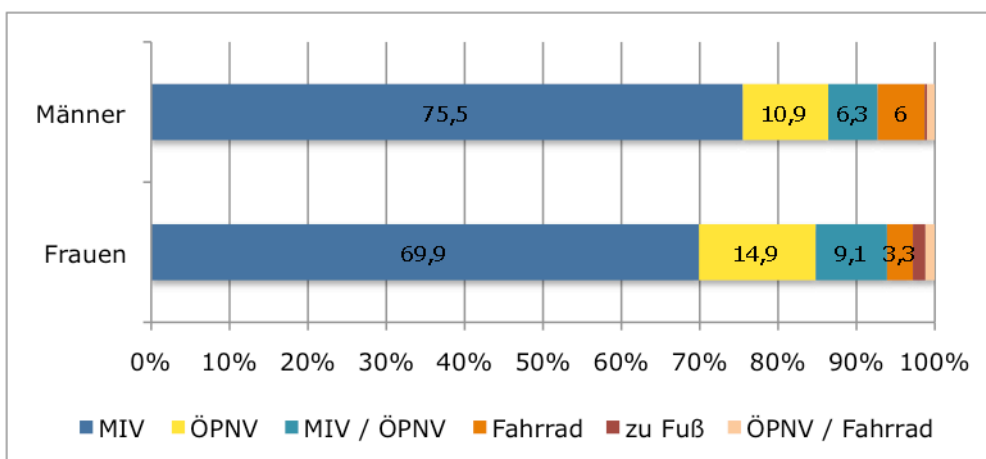


Abbildung 17: Modal Split der Arbeitswege von Männern und Frauen.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

¹¹⁷ Im Vergleich hierzu nutzen im ländlichen Umland der neuen Bundesländer 58,7% der Männer und 49,7% der Frauen den Pkw für ihren Arbeitsweg (Meyer/Milbert 2007: 122). Es wird hier, wie bereits bezüglich des Pkw-Führerscheinbesitzes dargestellt, einmal mehr deutlich, dass in den Untersuchungsgebieten überdurchschnittlich oft der Pkw genutzt wird und der Geschlechterunterschied relativ gering ausfällt.

6.2.2.4 Kopplungsverhalten von Männern und Frauen

Grundsätzlich sind Frauen von der zeitlichen Belastung, die durch die Erwerbsarbeitsmobilität entsteht, durch ihre vorrangige Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit stärker betroffen als Männer. Die Möglichkeit, Zeitersparnisse im Alltag über die Kopplung des Arbeitsweges mit anderen Aktivitäten der Reproduktionsarbeit zu erreichen, scheint insbesondere für Mütter eine wichtige Komponente im Alltag darzustellen. Dies ist besonders in den hier untersuchten Gebieten zu erwarten, da durch den suburbanen Wohnort und damit einem durch Funktionstrennung geprägten Alltag lange Wege zwischen den jeweiligen Einrichtungen zur Verrichtung von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit entstehen. Während erwerbstätige Frauen grundsätzlich mehr Wege koppeln als erwerbstätige Männer, verstärkt sich dieser Unterschied durch die Verantwortung für Kinder nur in geringem Ausmaß (vgl. Abbildung 18). Während 51,2% der kinderlosen erwerbstätigen Frauen ihre Wege koppeln, trifft dies auf 57,6% der erwerbstätigen Mütter zu. Bei den befragten Männern wird der Einfluss von Kindern auf die Kopplungsneigung noch deutlicher. Hier koppeln nur 32,9% der erwerbstätigen kinderlosen Männer, während 48,2% der erwerbstätigen Väter ihre Wege verbinden. Der Einfluss von Kindern auf das Kopplungsverhalten von erwerbstätigen Männern und Frauen ist jedoch nicht signifikant.

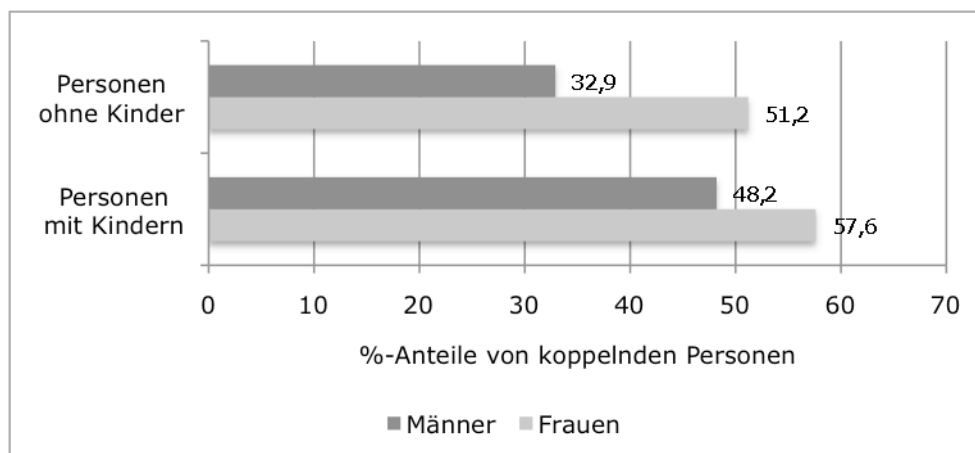


Abbildung 18: Koppelnde erwerbstätige Eltern und Nicht-Eltern.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Die durchschnittliche Wegeanzahl am Tag bestätigt, dass bei Kopplungsverhalten durchschnittlich mehr Wege am Tag zurückgelegt werden und somit durch Wegeketten tatsächlich eine Zeitersparnis im Alltag realisiert werden kann. Betrachtet man beispielsweise erneut erwerbstätige Frauen und Männer mit Kindern, so legen koppelnde Männer im Durchschnitt 4,46 Wege am Tag zurück und koppelnde Frauen durchschnittlich 5,37 Wege. Demgegenüber weisen nicht-koppelnde Männer eine durchschnittliche tägliche Wegezahl von 2,94 Wegen und nicht-koppelnde Frauen eine durchschnittliche tägliche Wegezahl von 3,17

Wegen auf. Von allen Wegezwecken¹¹⁸ werden an Werktagen diejenigen, welche den Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit zugeordnet werden, am häufigsten mit anderen Wegezwecken gekoppelt. Hierbei werden mit Abstand am häufigsten Wege zur Erwerbsarbeitsstätte mit Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit, hier vor allem Kinder begleiten und Einkaufen, gekoppelt (25% aller gekoppelten Wege, $n = 1.327$), gefolgt von Wegen, welche Reproduktionsarbeitstätigkeiten untereinander verbinden (16,8%). Der hohe Anteil von Reproduktionsarbeitstätigkeiten erklärt auch, dass selbst kinderlose Frauen im Gegensatz zu kinderlosen Männern eine hohe Kopplungsrate aufweisen, da sie auch in kinderlosen Haushalten für diese Arbeit zuständig sind.

Einstellungen zum Koppeln

Als Gründe, die für das Koppeln sprechen, werden mit unterschiedlichen Gewichtungen vorrangig Zeit- und Kostenvorteile, seltener auch das Motiv der besseren Umweltverträglichkeit, genannt.

CR: „Welche Vorteile sehen Sie darin, Wege miteinander zu verbinden?“

FP: „Ich würde sagen finanziell gesehen eventuell um Kosten zu sparen, wegetechnisch, um Zeit zu sparen, wenn man es geschickt organisiert und eventuell, wenn man es global wirtschaftlich sieht, um Energie zu sparen vielleicht, wenn man sich das geschickt irgendwie ausdenkt.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Es wird außerdem deutlich, dass vielen interviewten Frauen eine Zeitersparnis durch die Kopplung von Wegen vorteilhaft erscheint, um „geblockte“ Zeit für weitere Reproduktionsarbeiten zu gewinnen.

„Also ich bemühe mich, alles in der Woche so zu erledigen, dass ich am Wochenende wirklich nur noch hier Hausarbeit, Gartenarbeit, Verabredungen etc. mache. Man versaut sich ja das ganze Wochenende, wenn man erst zum Einkaufen fährt Sonnabend und ein bisschen Haus und Hof auf Vordermann bringt, noch ein bisschen ausschlafen möchte. Dann ist das Wochenende vorbei und man hat noch nichts gemacht.“

Frau Wieck, 41, Zossen, Ostdeutsch, Sekretärin, 40h/Woche erwerbstätig, 3 Kinder

„Das wäre mir zu anstrengend, für alles extra loszufahren. Weil wenn ich sowieso gerade aktiv bin, dann möchte ich erledigen, was außerhalb ist und wenn ich hierherkomme, dann gehe ich in meinen Garten und mach so ein bisschen meine Entspannungsarbeit, arbeite in den Beeten rum oder doch hier im Haushalt. Ungern, aber muss ja sein. Dann macht man halt solche Sachen. Ich muss das alles vorher erledigt haben. Also jetzt dann noch mal raus, da muss ich sagen, das ist mir zu anstrengend.“

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

¹¹⁸ Alle möglichen Wegezwecke sind hier zu folgenden Kategorien zusammengefasst: Erwerbsarbeit, Erledigungen, Freizeit, Reproduktionsarbeit und Sonstiges.

Es gibt aber auch diejenigen, die aus verschiedenen Gründen nicht oder kaum ihre Wege miteinander verbinden. Hier kann man zwischen denen unterscheiden, die sich bewusst dafür entscheiden, keine Wegeketten zurückzulegen, und denjenigen, denen es aus organisatorischen Gründen nicht möglich ist, verschiedene Aktivitäten und damit Wege zu koppeln.

„Zum Einkaufen fahre ich immer erst nach Hause, weil ich die ganzen leeren Flaschen holen muss. Ja, und noch einmal kurz Luft holen und gucken, was so da ist. Und mit dem Hund eine Runde Ball spielen. Gleich von Arbeit, gleich zum Einkaufen, immer hin und her, das finde ich anstrengend.“

Frau Ronde, 38, Altlandsberg, Ostdeutsch, Erzieherin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Einkaufen? Nein, das mache ich extra. Das kann ich nicht verbinden. Da ich das nur einmal im Monat mache und dann eben richtig, also alles so und alle schweren Sachen, das ist ein Kraftakt, da kann ich nicht auch noch arbeiten gehen. Dann bin ich durchgeschwitzt und danach brauche auf jeden Fall eine Regeneration. Wenn ich dann abends oder tagsüber einkaufen gehe, dass dauert dann vier, fünf Stunden bis alles fertig ist. Das ist dann ein großer Einkauf, ja, aber dafür nur einmal im Monat. Ich mache das nicht wie andere, die gehen jede Woche zwei-, dreimal einkaufen, nein, da ist mir die Zeit viel zu schade. Da sitze ich lieber im Garten rum.“

Herr Ludwig, 55, Grünheide, Ostdeutsch, angestellter Musiker, 27h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Als organisatorische Gründe, die das Verbinden von Wegen verhindern, werden unterschiedliche Öffnungszeiten von Einrichtungen, hier beispielsweise Kinderbetreuungseinrichtung und Arbeitsstätte, genannt. Im Sinne Hägerstrands sind diese Personen dann den *coupling constraints* ausgesetzt.

„Ansonsten fahre ich früh morgens mit dem Fahrrad einmal Richtung Schule in den Ort rein, bringe den Kleinen mit dem Fahrrad weg, komme wieder nach Hause und fahre dann eine Stunde später circa mit dem Fahrrad wieder zur Arbeit. Leider lassen sich die Zeiten nicht mehr miteinander verbinden. Schule fängt wesentlich früher an heute als die Läden heutzutage aufmachen. Das ist das Problem. Also man fährt doppelt und dreifach. Hat ein bisschen Leerlauf, den man nicht so richtig nutzen kann, das ist immer so ein bisschen blöd.“

Frau Adam, 42, Wildau, Ostdeutsch, angestellte Änderungsschneiderin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Ein anderer Grund, der die Kopplung des Arbeitsweges mit anderen Aktivitäten verhindert, besteht darin, dass der Arbeitsweg nicht mit dem Pkw zurückgelegt wird, was den Interviewten zufolge das Koppeln erschwert.

„In der Gegend [Kottbusser Tor, Anm.: CR], da ist man dann ganz schnell zufrieden, wenn man wieder in der U-Bahn ist. Da sind so viele arme Gestalten, wie auch immer, was weiß ich aus welchen Gründen die da an der Flasche hängen oder lustige Pillen nehmen oder etwas, keine Ahnung. Aber es ist einfach schön, wenn man in der U-Bahn wieder sitzt. Vielleicht, nebenan ist ein Kaisers, gut, da nehme ich manchmal vielleicht, wenn etwas spontan sein, sollte was mit. Aber es ist nicht so, dass ich wirklich Arbeit und Erledigungen verbinde. Eigentlich nicht. Ich möchte mich eigentlich auch nicht mit dem Zeug abschleppen, wenn ich es sonst mit dem Auto erledigen kann. Und die Zeit bis 20 Uhr, die reicht mir eigentlich noch, um hier dann noch bequem etwas mit dem Auto zu holen. Und außerdem finde ich auch, wenn man hier wohnt, kann man auch ruhig hier einkaufen gehen. Sonst geht hier vielleicht noch mehr kaputt.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

6.2.3 Genderspezifika von Reproduktionsarbeitsmobilität

Die grundsätzlich höhere tägliche Wegeanzahl von Frauen lässt vermuten, dass diese auf die vorrangige Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit und damit auch -mobilität zurückzuführen ist. So legen Männer (Gesamtwege $n = 442$) im Durchschnitt 3,7 Wege und Frauen (Gesamtwege $n = 516$) 4,4 Wege an einem Werktag zurück. Deutlicher wird der genderspezifische Unterschied, wenn man Erwerbstätige mit Kindern betrachtet, welche wie schon mehrmals erwähnt der größten Zeitknappheit ausgesetzt sind. Hier beträgt die durchschnittliche Wegezahl bei Vätern ($n = 131$) 3,9 Wege am Tag, während Frauen ($n = 166$) täglich im Durchschnitt 5,1 Wege zurücklegen.

Die Verteilung der täglichen Wegezeiten für das Verrichten der einzelnen Aktivitäten bestätigt, dass der Anteil an Reproduktionsarbeitswegen¹¹⁹ bei erwerbstätigen Müttern ($n = 564$) viel höher als bei erwerbstätigen Vätern ($n = 321$) ausfällt (vgl. Abbildung 19).

Während bei Vätern die Wege zur Erwerbsarbeit mit 39,3% noch immer den Hauptanteil an allen täglichen Wegen ausmachen, verschieben sich die Anteile bei erwerbstätigen Müttern. Hier entfällt auf die Wege zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte ein Anteil von 24,6%, während mit 48,8% fast die Hälfte aller täglich zurückgelegten Wege auf Aktivitäten im Rahmen der Reproduktionsarbeit entfallen. Die Anteile der Wege für Freizeit, Erledigungen und Sonstiges können als relativ ausgeglichen bewertet werden.

¹¹⁹ Der Reproduktionsarbeitsmobilität wurden folgende Wege anhand der Wegeprotokollerhebung zugerechnet: Einkaufen, Kinder in Schule/Kita begleiten, Kinder zu Freizeitaktivitäten begleiten, Gassi gehen, auf den Spielplatz gehen.

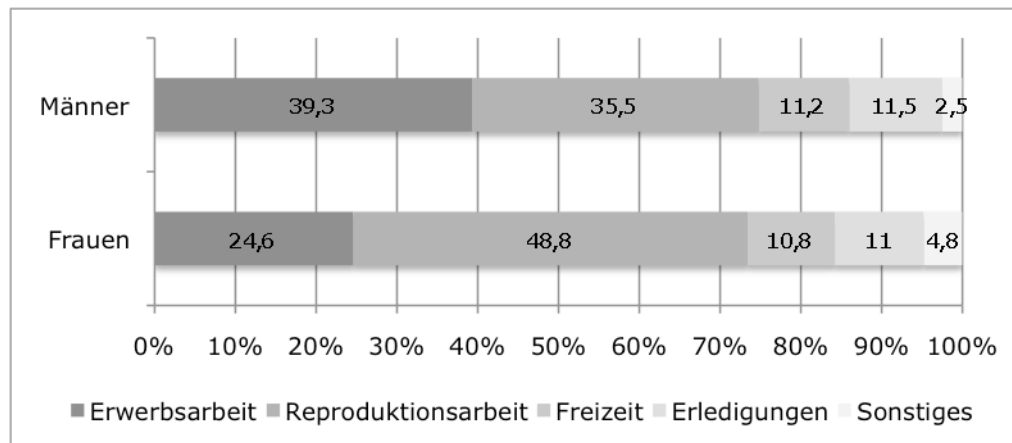


Abbildung 19: %-Anteile an Wegzwecken¹²⁰ an Werktagen von erwerbstätigen Eltern.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Entsprechend der Anteile stellen sich auch die Zeiten dar, welche Männer und Frauen täglich für Reproduktionsarbeitswege aufwenden. So wenden Männer ($n = 202$) durchschnittlich am Werktag 26,1 Minuten hierfür auf, während Frauen ($n = 333$) 31,5 Minuten darauf verwenden. Bei erwerbstätigen Männern mit Kindern ergibt sich entsprechend der Erhöhung der Wegezanzahl mit 27,5 Minuten auch nur ein geringfügig höherer Zeitaufwand für Reproduktionsarbeitswege, während die Differenz bei erwerbstätigen Müttern mit 37,9 Minuten deutlicher ausfällt.

Perspektiven auf Reproduktionsarbeitsmobilität

Der überwiegende Teil der Interviewpartnerinnen gibt an, dass sie diejenigen sind, die für den Haushaltseinkauf zuständig sind und dies meistens auch als Selbstverständlichkeit ansehen.

„Also ich kann ihn dann zwar manchmal, also wenn es wirklich um Getränke geht oder so, also dann kann ich ihn schon motivieren, dass wir dann losfahren. Aber wenn ich jetzt sage, ich brauche noch Brot und Milch, dann sagt er schon, kannst du nicht alleine fahren? Dann macht er lieber etwas anderes. Aber ich finde das auch in Ordnung.“

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Es kommt auch vermehrt vor, dass es an Stelle von mehrmaligen kleineren Einkäufen einen Wocheneinkauf gibt, welchen Männer und Frauen gemeinsam erledigen. Männer hingegen sind nur in Ausnahmefällen diejenigen, welche allein für den Einkauf zuständig sind.

Auch bezüglich der Begleitdienste für Kinder verhält es sich so, dass vorrangig Frauen diese ausführen. Wie schon bei der haushaltsinternen Aufteilung des Einkaufs sind es in den we-

¹²⁰ Die Mobilität in Zusammenhang mit Erwerbsarbeit meint die Wege zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte. Freizeitwegmobilität beinhaltet Wege in Zusammenhang mit Sport, Natur/Ausflüge, Kultur/Unterhaltung, Freunde/Partner besuchen, Spazieren, Verein, Einkaufsbummel/Basar, Gastronomie, Verwandte oder religiöse Einrichtungen besuchen. Die Kategorie „Erledigungen“ fasst Ämter, Gesundheit/Körperpflege, private Weiterbildung und sonstige Erledigungen zusammen. Wege, die in keine der bisher genannten Kategorien einzuordnen sind, fallen unter „Sonstiges“.

nigsten Fällen Männer, die das Begleiten der Kinder selbständig übernehmen. Häufiger als dass Männer diese Mobilität ausführen, begleiten Paare ihre Kinder gemeinsam.

Es herrschen hier verschiedene Perspektiven auf mögliche Einschränkungen, die mit den Begleitediensten für Kinder verbunden sind, vor. Überwiegend geben die Interviewpartner/innen an, dass sie das Begleiten der Kinder als sehr einschränkend empfinden, und das in verstärktem Maß bei alleinerziehenden Erwerbstätigen.

CR: „Empfinden Sie diese Begleitedienste für Ihre Kinder als einschränkend?“

FS: „Na, sehr einschränkend. Gut, nun habe ich diese Schule [Montessori-Schule, Anm.: CR] freiwillig gewählt, aber es ist schon belastend. Also er geht dreimal die Woche zum Basketballtraining nach Berlin. Es ist schon ganz schön belastend. Also als er kleiner war musste ich ihn fahren, jetzt fährt er, wie gesagt, mit der Bahn. Da muss ich ihn nur noch zur S-Bahn fahren und abholen. Das war früher schon noch mal eine Nummer schärfer.“

Frau Schermann, 45, Velten, Westdeutsch, Sozialarbeiterin, 19h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Auch folgende Interviewaussage von Frau Ronde bestätigt, dass Alleinerziehende bezüglich der Begleitedienste für Kinder dem größten Zeitstress ausgesetzt sind.¹²¹

CR: „Empfanden Sie diese Begleitedienste in der Vergangenheit als einschränkend?“

FR: „Für mich selber, ja doch. Ich wäre gerne wesentlich relaxter gewesen und hätte wesentlich mehr Zeit gehabt. Und ach, durch diese Schichten dann immer. Immer schieben und immer gucken und man hat dann immer andere Termine, mit den Kindern dann alles. Dann muss eben der da und der dort und man wollte ihnen das dann auch ermöglichen. Also, dass ich versucht habe, noch so etwas anzubieten, was irgendwie noch mit rein passte, aber ihnen das trotzdem zu ermöglichen irgendwie. Also so mit dreimal in der Woche abends noch sonst wohin ging nicht, da konnte ich auch nicht mehr. Muss ich auch ehrlich sagen. War schon eine heiße Geschichte. Und ich selber hatte gar keine Zeit mehr.“

Frau Ronde, 38, Altlandsberg, Ostdeutsch, Erzieherin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Im Extremfall führt der zeitliche Aufwand für Reproduktionsarbeitsmobilität in Verbindung mit zeitaufwendigen Pendelzeiten dazu, dass die Erwerbsarbeitszeit reduziert wird (vgl. Kapitel 6.1.2.2).

„Also es ist doch mit acht Stunden Arbeit und dem Fahrtweg, mindestens doch eine Stunde, mit Kind absetzen an der Schule und auch wieder abholen. Also mindestens zehn Stunden raus. Bei Stau oder sonstigen Sachen, Einkauf, vielleicht mal ein Kind bei einer Freundin oder einem Freund abholen, dann war man doch schon leicht elf, zwölf Stunden aus dem Haus. Das war doch zuviel. Dann hab ich gesagt: „Erstmal werde ich jetzt verkürzen auf sechs Stunden und schauen, wie wir klarkommen.““

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Bei den meisten Eltern herrscht, auch wenn sie das Begleiten grundsätzlich als einschränkend empfinden, die Meinung vor, dass dieser zusätzliche Mobilitätsaufwand der „Preis“ für

¹²¹ Im Gegensatz zu Frau Schermann gilt Frau Ronde definitorisch nicht als „alleinerziehend“, da sie nicht von ihrem Partner getrennt lebt. Dieser ist jedoch aufgrund seiner Tätigkeit als Fernkraftfahrer die meiste Zeit des Jahres nicht in der gemeinsamen Wohnung anwesend.

ihren suburbanen Wohnort sei, welchen sie nicht ihre Kinder zahlen lassen möchten. Deshalb seien sie auch bereit, die durch das defizitäre ÖPNV-Angebot eingeschränkte selbständige Mobilität der Kinder durch ihre Begleitdienste zu kompensieren.

FW: „Das wird wieder schwierig. Das haben wir schon einmal durch. Wenn dann so die Disco-Zeiten kommen. Aber da war ich ziemlich locker und tolerant. Wenn meine Tochter wirklich mal zur Disco wollte, dann habe ich sie hingebraucht oder die Eltern der Freundin und ich habe mich dann immer bereit erklärt, sie nachts abzuholen. Wir haben dann eine Zeit ausgemacht um drei oder halb vier, habe ich mir einen Wecker gestellt und bin hingefahren und habe die Kinder abgeholt. [...] Und die Zeit muss man sich dann ans Bein binden, wenn man Kinder gesund zu Hause haben möchte.“

CR: „Und fanden Sie das sehr einschränkend?“

FW: „Nein, ich fand es in Ordnung. Ich habe da keine Probleme mit. Mein Mann hat mit mir gemeckert, aber ich habe gesagt, ich möchte das. Das kann man nicht machen. Die wollen doch ihren Spaß und auch ihre Freiheiten haben. War okay.“

Frau Wieck, 41, Zossen, Ostdeutsch, Sekretärin, 40h/Woche erwerbstätig, 3 Kinder

6.2.4 Zwischenfazit: Genderspezifische Restriktionen durch Arbeitsmobilität

Pkw-Affinität und -Nutzung sind in der untersuchten Stichprobe zweifellos hoch. So unterscheidet sich im Berliner Umland der Anteil derjenigen Personen, die im Besitz eines Pkw-Führerscheins sind, und derjenigen, die den Pkw als Hauptverkehrsmittel nutzen, stark von den Ergebnissen der deutschlandweiten Erhebung der MiD 2008 (vgl. BMVBS 2010). Der geschlechtsspezifische Unterschied hingegen fällt für die Umlandbewohner/innen geringer als im Deutschlandvergleich aus. Der hohe Motorisierungsgrad der Frauen könnte als Indikator dafür gesehen werden, dass Frauen aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebots im Berliner Umland in Verbindung mit ihrem komplexeren Mobilitätsbedarf aufgrund der doppelten Vergesellschaftung tatsächlich Mobilitäts- und damit Motorisierungszwängen ausgesetzt sind. Die Interviewaussagen zur „Einstellung gegenüber dem Pkw“ lassen jedoch keine geschlechtsspezifischen Unterschiede oder Offenlegungen von Zwängen erkennen, so dass geschlussfolgert werden kann, dass nicht Frauen, sondern grundsätzlich alle Befragten der Stichprobe Motorisierungszwängen aufgrund der defizitären Ausstattung des Umlandes ausgesetzt sind.

Inwiefern es sich bei einem freiwilligen Zuzug in die suburbanen Wohngebiete und damit einhergehend in den meisten Fällen einer Verlängerung der Pendelwege jedoch um objektive Zwänge handelt, ist eine andere Frage. So zeigen Ergebnisse der quantitativen Befragung, dass die Rolle der Pendelwege bei der Entscheidung für den Umzug in die suburbanen Wohngebiete in den meisten Fällen von geringer Bedeutung war. Diese geringe Bedeutung des Arbeitsortes bei der Wohnortwahl bestätigen auch Interviewergebnisse. Hier haben, mit einer Ausnahme, alle Interviewpartner/innen das Kriterium der Entfernung zum Arbeitsort bei der Wohnortwahl anderen Punkten, und dabei vor allem der Finanzierbarkeit der Woh-

nung, untergeordnet. Somit bestätigt sich für die Befragten des Berliner Umlandes die unter 3.2.2.2 angeführte These, dass die Nähe zum Arbeitsort weniger bedeutend für die Standortwahl als das Wohnumfeld oder die Qualität der Wohnung ist. Im Hinblick auf geschlechtsspezifische Unterschiede besteht hier die leichte Tendenz, dass in Doppelverdien Haushalten, die bei ihrer Wohnortwahl der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten eine gewisse Bedeutung einräumen, die Entscheidung zugunsten der besseren Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes des Mannes fällt. Dies kann damit begründet werden, dass sich Haushalte meist an dem Arbeitsplatz des- oder derjenigen orientieren, welcher längere und/oder unflexiblere Arbeitszeiten aufweist – und das ist in den meisten Fällen der Mann.

In Zusammenhang mit der geringen Bedeutung, die der Nähe des Arbeitsortes beim Umzug in den suburbanen Raum beigemessen wurde, können auch die vergleichsweise langen Pendelzeiten gesehen werden. Diese unterscheiden sich, ähnlich wie bei Führerscheinbesitz und Pkw-Nutzung, nicht sehr zwischen Männern und Frauen. Die geringe Differenz kann damit begründet werden, dass selbst Teilzeit Erwerbstätige, welche überwiegend weiblich sind, relativ lange Pendelwege auf sich nehmen, was auf die defizitäre Ausstattung mit Teilzeitarbeitsmöglichkeiten im Berliner Umland zurückzuführen ist. Ähnlich den Erwerbsarbeitszeiten wirken sich auch die Geschlechterrollen auf die Pendellängen aus, so dass das Vorhandensein von Kindern zwar einen Einfluss auf die Pendelzeiten von Müttern, jedoch nicht auf die von Vätern hat. Diese Unterschiede der Pendelzeiten sind jedoch für Mütter gegenüber kinderlosen Frauen – im Gegensatz zu den Ergebnissen der Erwerbs- bzw. Reproduktionsarbeitszeit – nicht signifikant. Unterscheidet man hier jedoch zwischen ostdeutsch und westdeutsch sozialisierten Frauen, so ergibt sich bei ostdeutsch Sozialisierten ein signifikanter Unterschied zwischen Müttern und kinderlosen Frauen. Dieses Ergebnis stimmt mit den unter Kapitel 6.1.2 aufgeführten Erwerbsarbeitszeiten und -orten überein: Ostdeutsch sozialisierte Frauen suchen Erwerbstätigkeiten überwiegend in Wohnortnähe auf und pendeln somit vergleichsweise deutlich kürzere Zeit, während westdeutsch sozialisierte Frauen ihre Teilzeittätigkeiten vorrangig in Berlin ausführen, was eine ungleich längere Pendelzeit mit sich bringt.

In Anbetracht der relativen Freiwilligkeit, mit der die Entfernung zum Arbeitsort gewählt wurde, ist es nicht verwunderlich, dass alle Interviewpartner/innen die Distanz zu ihren Arbeitsorten als nicht negativ bewerten.

Aufgrund der hohen Pkw-Nutzung auch von Frauen unterscheidet sich der Modal Split des Arbeitsweges nur geringfügig zwischen den Geschlechtern. Die Tatsache, dass Männer und Frauen der Stichprobe ihre Arbeitswege im Durchschnitt mit der gleichen Geschwindigkeit zurücklegen, widerlegt für die untersuchte Stichprobe die gängige Annahme der Mobilitätsforschung, dass Frauen sich langsamer fortbewegen.

Eine weitere These der Mobilitätsforschung, nämlich dass Frauen verstärkt Wegeketten aufgrund ihres komplexeren Mobilitätsbedarfs zurücklegen, kann bestätigt werden. Es trifft auf

die untersuchte Stichprobe auch zu, dass selbst kinderlose Frauen für die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit den überwiegenden Teil ihrer Wege gekoppelt zurücklegen.

An der Tatsache, dass Väter deutlich mehr Wegeketten zurücklegen als kinderlose Männer, zeigt sich, dass Kinder anscheinend einen größeren Einfluss auf die Kopplungshäufigkeit von Männern als auf deren Erwerbs- oder Reproduktionsarbeitszeiten haben – auch wenn hier keine Signifikanz vorliegt. Von allen Wegen werden vorrangig Erwerbsarbeits- mit Reproduktionsarbeitswegen gekoppelt und es zeigt sich, dass Personen, die koppeln, auch mehr Wege am Tag zurücklegen als Nicht-Koppelnde. Den Interviewaussagen zufolge ergibt sich durch die Kopplung von Wegen zwar eine Zeitersparnis, welche jedoch nicht so groß ist, dass sie die Zeitknappheit, welche durch die langen Erwerbsarbeitswege verstärkt wird, kompensieren könnte. Das Koppeln von Tätigkeiten bewirkt, dass dadurch der Tagesablauf entzerrt wird und die Erledigung der Reproduktionsarbeit etwas entspannter geschehen kann. Somit steht Koppeln insbesondere Müttern nicht als gleichrangige Strategie wie die Verkürzung der Erwerbsarbeitszeit oder die unterwertige Beschäftigung zur Reduktion der zeitlichen Engpässe zur Verfügung.

Als logische Konsequenz dessen, dass Frauen überwiegend für Reproduktionsarbeit zuständig sind, legen sie auch mehr Wege in Verbindung mit dieser zurück. Mütter absolvieren beispielsweise einen höheren täglichen Anteil an Reproduktionsarbeitswegen als an Pendelwegen zur Erwerbsarbeitsstätte. Die Zuständigkeiten für diese Versorgungswege werden von den meisten interviewten Frauen als „normal“ wahrgenommen, auch wenn sie diese durchaus als einschränkend empfinden. Insbesondere alleinerziehende erwerbstätige Mütter sehen sich durch die Begleitdienste für ihre Kinder einer hohen Belastung im Alltag ausgesetzt. Wie schon in Kapitel 6.1.2.2 ausgeführt, führen lange Erwerbsarbeits- und Reproduktionsarbeitswege teilweise dazu, dass Mütter ihre Erwerbsarbeitszeiten reduzieren. Die Annahme, dass die geringe infrastrukturelle Ausstattung der Wohngebiete in Kombination mit dem defizitären ÖPNV-Angebot auch die selbständige Mobilität der Kinder erschwert und diese vorrangig von Frauen durch mehr Begleitwege ausgeglichen wird, kann für die hier untersuchte Gruppe bestätigt werden.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass Frauen, und hier insbesondere Mütter, einen komplexeren Mobilitätsbedarf aufweisen, welcher durch die monofunktionalen Raumstrukturen der Untersuchungsgebiete verstärkt und damit auch erschwert wird. Hiermit sind sie auf verschiedene Weise *constraints* ausgesetzt. *Capability constraints* sind diejenigen Restriktionen, die am schwächsten wirken, da sie die Einschränkungen durch mangelhafte Ausstattung mit Ressourcen, was in der Logik des suburbanen Raumes die Ausstattung mit Pkw meint, umfassen. Anhand der Pkw-Nutzung konnte dargestellt werden, dass Frauen in dieser Hinsicht relativ gleichberechtigt ausgestattet sind. So ist anzunehmen, dass bezüglich der *capability constraints* Einschränkungen, die durch eigene und physiologische Zwänge

der Kinder entstehen, bei Reproduktionsarbeit leistenden Frauen stärker wirken. Mehr aber als durch Restriktionen, die den Akteuren durch ihre eigenen Fähigkeiten und Mittel inhärent sind, scheinen die Umlandbewohnerinnen durch *coupling* und *authority constraints*, also durch die Handlungen anderer Personen, eingeschränkt zu werden. Hierbei überlagern sich diese beiden Formen von Restriktionen, wenn beispielsweise Einschränkungen bezüglich des rechtzeitigen Abholens der Kinder aus Betreuungseinrichtungen auftreten.

6.3 Genderspezifische Handlungsressourcen durch lokales Sozialkapital

Die empirischen Ergebnisse bestätigen die These, dass die defizitäre Ausstattung des suburbanen Raumes Restriktionen hinsichtlich des Arbeitens und der Mobilität, insbesondere bei Frauen, bewirkt. Im Folgenden soll der Frage nachgegangen werden, ob diesen Einschränkungen auch Ressourcen im Sinne der Nutzung von Sozialkapitalkomponenten entgegengesetzt werden und ob es Frauen dadurch gelingt, die sie betreffenden Restriktionen auszugleichen oder zumindest zu verringern. Die damit verbundene Frage ist also auch, ob es hinsichtlich der Bildung und Nutzung von lokalem Sozialkapital als individueller Ressource Unterschiede zwischen Männern und Frauen gibt.

6.3.1 Räumliche Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals

Wie bereits erwähnt, können bauliche Charakteristika in geringem Ausmaß Voraussetzungen für die Bildung lokalen Sozialkapitals bieten. Der physiognomisch-ästhetischen Umwelt, und damit der Gestaltung kommunikationsfreundlicher Treffpunkte im Wohngebiet, kommt bezogen auf die Sozialkapital fördernden räumlichen Konditionen eine besondere Bedeutung zu. Außerdem sind eine funktionale Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen und auch die Möglichkeit, Wege im Wohngebiet zu Fuß zurücklegen zu können, von Bedeutung. Da eine objektive Erfassung der baulichen Gegebenheiten einer Bewertung dieser bezüglich der Eignung zur Sozialkapital-Bildung nicht gerecht werden würde, wird im Folgenden die subjektive Perspektive der Bewohner/innen dargestellt. Diese ermöglicht auch eine Einschätzung der Akzeptanz und Nutzung des öffentlichen Raumes durch die Wohnbevölkerung.

In der Mehrzahl der Wohngebiete gibt es nach Aussagen der Interviewten keine (halb)öffentlichen Orte, an denen man sich treffen kann, um sich mit Nachbar/innen auszutauschen. Eine Ausnahme bilden hier die Spielplätze, die in jedem Gebiet vorhanden sind, jedoch lediglich Müttern von Kleinkindern als Anlaufstelle dienen. Des Öfteren wird erwähnt, dass diese Spielplätze häufig von Jugendlichen genutzt werden, was nicht immer den Wunsch aller Bewohner/innen findet. Auch andere Beispiele werden angeführt, bei denen der öffentliche Raum durch nicht erwünschte Gruppen okkupiert wird. Hier werden beispielsweise Jugendliche der rechten Szene genannt, welche zudem andere jugendliche Gruppen verdrängen.

„Sie [ihr Sohn und Freunde, Anm.: CR] sind halt eine Gruppe, die sich trifft und, ich sage mal, die rechte Szene haben wir außerdem hier. [...] Dann suchen die Rechten die Auseinandersetzung. [...] Es sind eigentlich alles ganz friedliche Menschen [bezogen auf die Gruppe ihres Sohnes, Anm.: CR], die einfach nur ihr Plätzchen suchen, wo sie sich mal treffen können. Das gibt es hier nicht. Sie sind inzwischen auch gar nicht mehr hier in Velten. Sie gehen inzwischen einen Ort weiter, weil sie hier keine Ruhe vor den Rechten haben.“

Frau Schermann, 45, Velten, Westdeutsch, Sozialarbeiterin, 19h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Auch andere Orte werden von Gruppen in einer Weise geprägt, dass sie sich als Treffpunkte für die Mehrheit der Bewohner/innen nicht länger eignen. Hierunter fällt beispielsweise die einseitige Nutzung von Gaststätten, wie es für das Wohngebiet Ludwigsfelde/Genshagen beschrieben wird.

„Hier unten gibt es auch ein ‚Dorfeck‘, wobei das auch eine ganz schöne Suffkneipe inzwischen ist, also geworden ist. Und dann nutzt man das auch nicht wie eine Gaststätte. Also das war früher, als hier der Italiener war [...], das war eher mal, dass man da so hingegangen ist.“

Frau Falke, 39, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Erzieherin, 35h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Einzig in Zossen wird von einer Gaststätte berichtet, die sich im Wohngebiet befindet und zugleich als zentraler Kommunikationsort der Nachbarschaft dient.

„Die ‚Sportskanone‘ unten am Sportplatz. Die hat schon Partys gemacht. Ossi-party oder Sportlerball oder sonst was. Da passen nicht viele Leute rein, aber es geht um Musik und man kann dorthin gehen und man trifft Leute, man kann sich nett unterhalten. Das ist super.“

Frau Wieck, 41, Zossen, Ostdeutsch, Sekretärin, 40h/Woche erwerbstätig, 3 Kinder

Bei fast allen Interviewten spielt der Garten als Ort, an dem man mit Nachbar/innen ins Gespräch kommt, eine wichtige Rolle. Durch diesen Ort der Kontaktaufnahme werden Anzahl und Varietät der potenziellen Ansprechpartner/innen jedoch stark reduziert und eher eine bilaterale Form des Nachbarschaftsverhältnisses gefördert.

„Und auf der anderen Seite der Straße, kurioserweise, da hat man wenig Kontakt. Also ja, weil man hält sich da draußen nicht auf. Ja, nur nach rechts oder nach links.“

Frau Weber, 44, Westdeutsch, Wildau, Hausfrau, 3 Kinder

CR: „Gibt es denn hier irgendwo so einen zentralen Platz oder irgendetwas, wo man sich dann mal so trifft?“

FS: „Nein eigentlich nicht. Das ist wirklich so mehr unter den Nachbarn, direkt so nebeneinander so.“

Frau Schäfer, 41, Ostdeutsch, Zossen, Erzieherin, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

CR: „Gibt es einen Platz im Wohngebiet, wo man sich trifft?“

HG: „Man trifft sich am Gartenzaun.“

Herr Grothe, 39, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Schiffsbauer, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

In Wildau wird wieder einmal die Bedeutung des A10-Centers bei der Frage nach Treffpunkten im Wohngebiet deutlich, indem zum Ausdruck kommt, dass das Einkaufszentrum für viele Bewohner/innen als zentrale Anlaufstelle fungiert.

„Also wir haben hier kaum zentrale Plätze. Das ist in Wildau ein Punkt, der wirklich fehlt, der ist nach der Wende weggefallen, mit dem Bau des Centers. Eigentlich ist das Center so der Anlaufpunkt geworden. Kurioserweise.“

Frau Adam, 42, Wildau, Ostdeutsch, angestellte Änderungsschneiderin, 38h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Eine Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen, welche die Aufenthaltsdauer der Bewohner/innen in ihrem Wohngebiet zu erhöhen vermag, ist in keinem Wohngebiet vorhanden.¹²²

Die Bewohner/innen vermissen vor allem einen „kleinen Laden“, welcher meistens neben der Versorgungsfunktion mit Lebensmitteln auch als Kommunikationszentrum von Quartieren dient.

„Das Einzige, was wirklich hier fehlt bei uns im Ort - hier gibt es gar nichts. Nichts. Wir hatten mal so einen kleinen Laden, wo man mal so Kleinigkeiten kaufen konnte. Das ist aber auch nicht mehr.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Und was ich ganz doof finde ist auch, dass wir überhaupt gar keine Läden im Ort haben. Dass man mal die Kinder schicken könnte, ‚jetzt hol mal schnelle eine Milch oder irgendwie Brot‘. Dieses Dorfeck war früher mal eine Kombination zwischen kleinem Kneipenteil und frische Brötchen hatten die da auch.“

Frau Falke, 39, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Erzieherin, 35h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Bezogen auf die das Gemeinschaftsgefühl stärkende Wirkung des „zu-Fuß-Gehens“ im Quartier werden eindeutige Aussagen von allen Interviewpartner/innen getroffen. Sie bestätigen eine bei Suburbaniten angenommene Pkw-Affinität, so dass selbst für kürzere Strecken in den meisten Fällen nicht in Erwägung gezogen wird, diese anders als motorisiert zurückzulegen. Es entsteht der Eindruck, dass sich die Bewohner/innen kaum zu Fuß durch ihre Wohngebiete bewegen, da sie keine Ziele in der nahräumlichen Umgebung, wie beispielsweise eine Bushaltestelle oder eben eine Einkaufsmöglichkeit, vorfinden bzw. aufsuchen. Die Interviewpartner/innen berichten davon, dass sie selbst für Nachbarschaftsbesuche innerhalb des Wohngebietes gewohnheitsgemäß den Pkw nutzen.

„Also, das hat mich ja echt erschrocken, meine eigene Ausfüllerei [des Fragebogens, Anm.: CR]. Und hat mich echt bewogen, auch ein bisschen was anders zu machen. Weil ich gemerkt habe, dass ich ja fast gar nicht vor die Tür gelaufen bin an diesen Tagen. Dass man eigentlich nur in dieser Kiste - weg und zurück - und wohnst eigentlich ja schön auf dem Dorf, wo du denkst du hast hier Land drum herum, aber man ist nur im Auto unterwegs. Das ist dann echt ein bisschen erschreckend. [...] Selbst im Wohnpark, [...], wenn man einmal im Auto saß, bin ich dann mit dem Auto, wenn das draußen stand, wups rein und hin.“

Frau Falke, 39, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Erzieherin, 35h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

¹²² Es gilt hier die Ausnahme eines kleinen Geschäfts in unmittelbarer Nähe des Untersuchungsgebietes Wansdorf (Schönwalde-Glien), welches nach Aussagen der Bewohner/innen über ein sehr begrenztes Sortiment verfügt.

Insgesamt wird das räumliche Ausstattungspotential, welches sich in den Wohngebieten gemeinschaftsförderlich auswirken könnte, von den Interviewten als nicht sehr günstig eingeschätzt. In allen Gebieten sind kommunikationsfreundliche Treffpunkte selten vorhanden. Nachbarschaftlicher Austausch findet hauptsächlich im Privatraum statt, auch wenn Gärten einen weniger ausschließenden Charakter als Wohnungen haben. Für eine Bildung lokalen Sozialkapitals, welches einem Großteil der Bewohner/innen als Ressource dienen könnte, sind die bilateralen Verbindungen zwischen einzelnen Nachbar/innen nicht sehr förderlich; sie können unter Umständen sogar eine Gefahr für das Kollektiv darstellen, da in diesen Beziehungen verstärkt der für ein gemeinschaftliches lokales Sozialkapital schädliche „Klatsch“ produziert wird, der oftmals zu Diskriminierungen und Ausschlüssen führt (vgl. Menzl 2007: 285ff). Auch fehlen in allen Gebieten Versorgungseinrichtungen mit umfassenden Angeboten in unmittelbarer Nähe. Durch die hohe Pkw-Nutzung sinkt zudem die Wahrscheinlichkeit, dass sich Bewohner/innen zufällig auf der Straße begegnen.

Hinsichtlich der Frage nach geschlechtsspezifischen Unterschieden bei Bildung und Nutzung von lokalem Sozialkapital lässt sich feststellen, dass die räumlichen Voraussetzungen für Männer und Frauen dieselben sind und sich keinerlei geschlechtsspezifisch unterschiedliche Nutzung des Raumes abgezeichnet hat (auch wenn diese grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden kann). Demzufolge können Differenzen in der geschlechtsspezifischen Verfügbarkeit von lokalem Sozialkapital nur in den individuellen Voraussetzungen der Bewohner/innen begründet liegen.

6.3.2 Individuelle Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals

Es wird in der Nachbarschaftsforschung angenommen, dass eine relativ homogene Bevölkerungszusammensetzung die Sozialverbindungen zwischen Bewohner/innen stärkt und damit die Bildung von lokalem Sozialkapital positiv beeinflusst. Eine homogene Bevölkerungszusammensetzung kann durch eine Übereinstimmung von baulichen Merkmalen, lebenszyklischen und sozialen Charakteristika und normativen Haltungen der Bewohner/innen entstehen. Im Folgenden wird zunächst der soziale Kontext der Bewohner/innen der Untersuchungsgebiete dargestellt.

6.3.2.1 Homogenität der Sozialstruktur

Homogene Bebauungsstruktur

Es stellt sich zunächst die Frage, ob sich hier gleichförmige Baustrukturen erkennen lassen, welche die soziale Homogenität beeinflussen (s. Anhang VIII). Dieser Homogenitätsgrad ist in den einzelnen Untersuchungsgebieten unterschiedlich ausgeprägt. Während in den suburbanen Gebieten der alten Bundesländer die Bebauungsform der Eigenheime dominiert, herrschen in einigen der hier untersuchten Gebiete Geschosswohnungsbauten vor, in denen mehrheitlich zur Miete gewohnt wird. Es gibt jedoch nur zwei Gebiete, in denen der Mie-

ter/innen-Anteil über 90% beträgt (Ludwigsfelde, Dallgow-Döberitz/Bahnhofstraße). Ebenso existieren lediglich zwei Gebiete, in denen der Eigentümer/innen-Anteil 90% übersteigt (Altlandsberg/Wegendorf, Dallgow-Döberitz/Neu-Döberitz). Insgesamt lässt sich also feststellen, dass die Homogenität der Baustrukturen in den hier untersuchten Gebieten nicht so stark ausgeprägt ist und somit auch nicht die Sozialstruktur in den Wohngebieten in hohem Maß determiniert. Analog zur Bebauungsstruktur ist auch eine Mischung der Haushaltsstrukturen in den meisten Gebieten vorhanden, auch wenn Familien mit Kindern in der Mehrheit der Untersuchungsgebiete überproportional vertreten sind. Somit herrscht auch keine absolute lebenszyklische Homogenität der Wohnbevölkerung vor.

Homogenität der Alltagsarrangements

Neben einem hohen Maß alltäglicher Mobilität, welches den Alltag der Umlandbewohner/innen beeinflusst und für die Untersuchungsgebiete bestätigt werden kann, wird bei suburbanen Bewohner/innen häufiger als bei urbanen Bewohner/innen eine traditionelle (fordistische) Rollenteilung zwischen den Geschlechtern und eine starke Ausrichtung der Lebensentwürfe von Frauen an ihren Kinder angenommen. Bezüglich der Frage nach sozialer Homogenität aufgrund starker Verbreitung von traditionellen Rollenmustern wird zunächst eine Übersicht über in der Stichprobe vorhandene Familienmodelle gegeben.

Es wurde bereits Bezug auf die unterschiedlichen Familienmodelle der beiden deutschen Staaten, namentlich das westdeutsche „Hausfrauenmodell der männlichen Versorgerehe“ und das ostdeutsche „Doppel-Versorger-Modell“, genommen. Ich werde im Folgenden diese Einteilung erweitern und mich hierfür an Pfau-Effingers (2000) fünf „geschlechterkulturellen Familienmodellen“ orientieren, welche sie für europäische Staaten am Ende des 20. Jahrhunderts definiert hat und welche sich auf die unterschiedlichen Rollenverteilungen im Hinblick auf Erwerbsarbeitsmodi beziehen.¹²³ Hierbei wird das „fordistischste“ Modell als „traditionell bürgerlich“ (TBM) bezeichnet und durch einen Vollzeit erwerbstätigen Mann und eine nicht erwerbstätige Frau charakterisiert. Eine modernere Version, bei der der Mann Vollzeit erwerbstätig ist und die Frau einer Teilzeit-Tätigkeit nachgeht, gilt als „modernisiert-bürgerlich“ (MBM). (Diese beiden Varianten können auch als Varianten des „Hausfrauenmodells der männlichen Versorgerehe“ betrachtet werden.) Die beiden zeitgemäßen Gegenentwürfe, das „egalitär erwerbsbezogene“ (ERW) und das „egalitär familienbezogene“ (FAM) Modell, beschreiben eine gleiche Aufteilung von Erwerbsarbeitszeiten, was im ersten Fall eine Vollzeiterwerbstätigkeit und im zweiten Fall eine Teilzeiterwerbstätigkeit von beiden Partner/innen bedeutet. Ich habe diese Kategorisierungen um zwei weitere ergänzt, welche ich als „Gegenentwurf zum traditionell-bürgerlichen Modell“ (GTBM) beziehungsweise „Gegenentwurf zum modernisiert-bürgerlichen Modell“ (GMBM) bezeichne. Ersteres charakterisiert einen Haushalt mit einer Vollzeit erwerbstätigen Frau und einem nicht erwerbstätigen

¹²³ Ich werde für meine Untersuchungen das „Familienökonomische Modell“ (Mann und Frau arbeiten zusammen im eigenen landwirtschaftlichen oder kleingewerblichen Betrieb) wegen fehlender Relevanz nicht einbeziehen.

Mann, das zweite beschreibt die Kombination einer Vollzeit erwerbstätigen Frau und eines in Teilzeit beschäftigten Mannes.

In den Untersuchungsgebieten kommen grundsätzlich alle beschriebenen Familienmodelle vor. Auffällig ist, dass das egalitär-familienbezogene Modell im Gegensatz zum egalitär-erwerbsbezogenen Modell überhaupt nicht oder nur geringfügig vertreten ist.

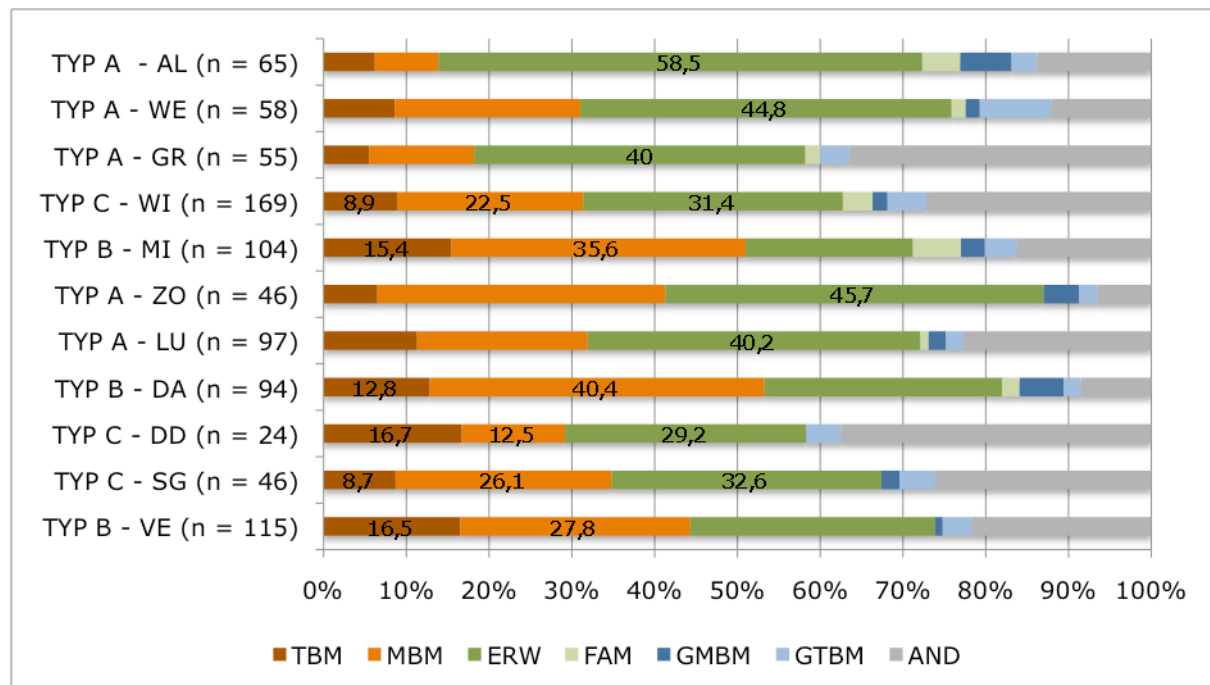


Abbildung 20: Anteile der Familienmodelle in den Untersuchungsgebieten.

Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Es lassen sich in Bezug auf die Dominanz der Familienmodelle drei verschiedene Typen von Nachbarschaften identifizieren. Zum einen diejenigen, in denen das egalitär erwerbsbezogene Modell (ERW) überwiegt, wozu die Gebiete Altlandsberg, Grünheide, Ludwigsfelde, Altlandsberg/Wegendorf und Zossen gehören (Typ A). Typ B bezeichnet die Gebiete, in denen entweder das traditionell-bürgerliche Modell (TBM) überwiegt (Dallgow-Döberitz/Neu-Döberitz und Mittenwalde) oder in denen die Summe aus Vertreter/innen des traditionell-bürgerlichen und des modernisiert-bürgerlichen Modells (MBM) dominiert (Velten). Bei Typ C handelt es sich dagegen um Mischgebiete, was bedeutet, dass zu gleichen Anteilen Typ A und Typ B im Gebiet vertreten sind. Die Annahme, dass in Gebieten mit einer größeren Homogenität bezüglich der Familienmodelle auch eine stärkere Kontaktintensität zwischen den Bewohner/innen und damit ein größeres Potential an lokalem Sozialkapital einhergeht, kann jedoch anhand der Daten nicht bestätigt werden.

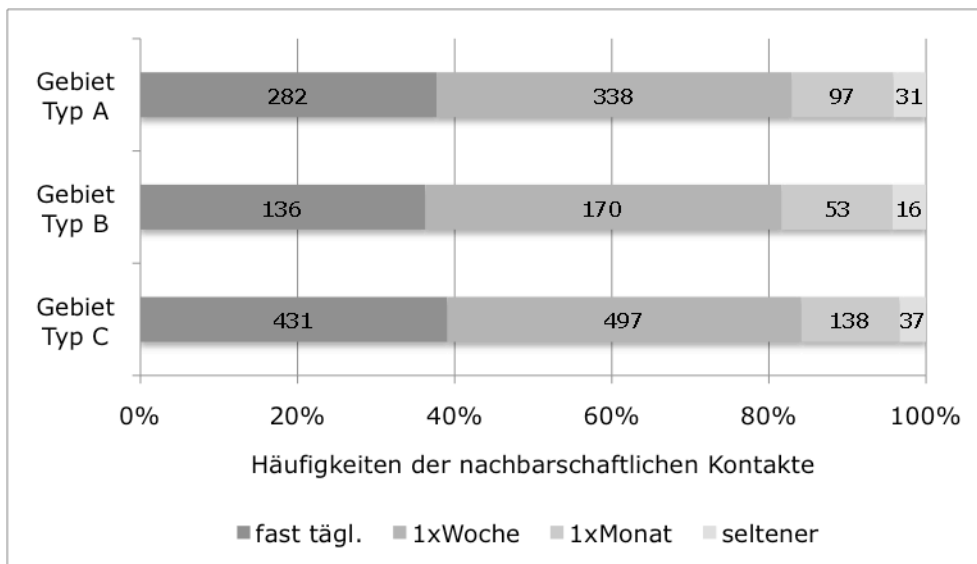


Abbildung 21: Nachbarschaftliche Kontaktintensitäten in verschiedenen Gebietstypen.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Abbildung 21 verdeutlicht, dass die Homogenität der Familienmodelle keinerlei Einfluss auf die Anzahl der Sozialkontakte hat, da in den Gebieten der Typen A und B Bewohner/innen nicht stärker miteinander in Austausch treten als in dem gemischten Gebiet von Typ C.

Es lässt sich erwartungsgemäß bei der Gebietstypenbildung feststellen, dass die Dominanz des jeweiligen Familienmodells von der Sozialisation der Mehrheit der Bewohner/innen des Gebietes abhängt. Entsprechend überwiegt bei Personen westdeutscher Herkunft das „modernisiert-bürgerliche“ Modell, während bei Personen ostdeutscher Herkunft eine eindeutige Dominanz des „egalitär erwerbsbezogenen“ Modells vorherrscht. Das „egalitär familienbezogene“ Modell ist ähnlich wenig vertreten wie die Gegenentwürfe zum „traditionell-bürgerlichen“ und zum „modernisiert-bürgerlichen“ Modell.

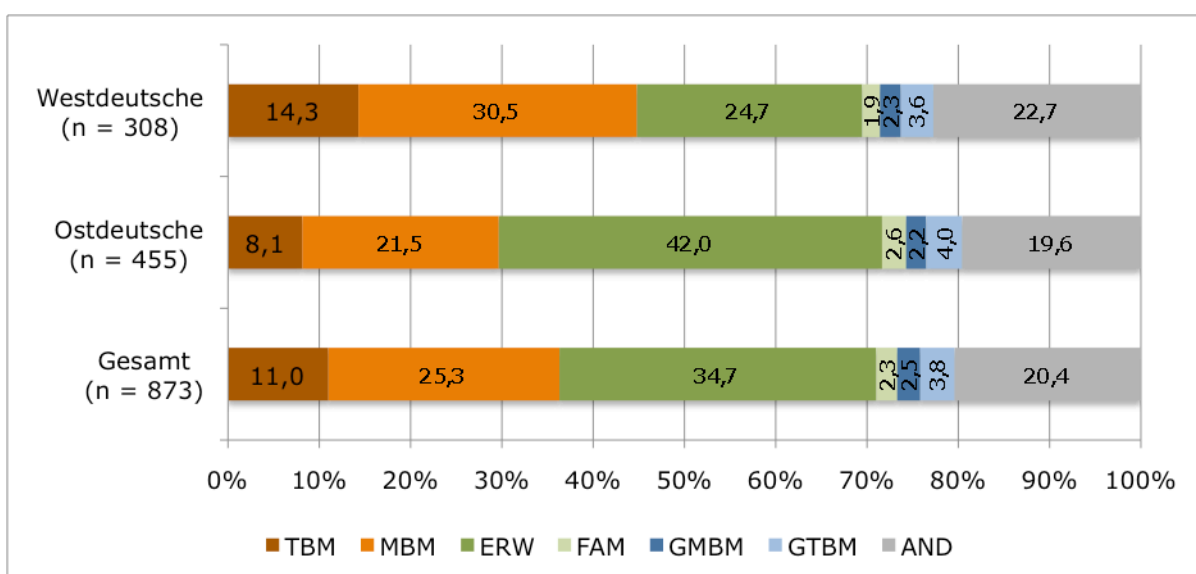


Abbildung 22: Familienmodelle nach Sozialisation.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

Homogenität der Einstellungen

In den vorangegangenen Ausführungen wurde anhand der quantitativen Angaben über die wöchentliche Erwerbsarbeitszeit auf den „Fordismus-Grad“ des Familienmodells geschlossen. Die für die Bildung von lokalem Sozialkapital entscheidenden Normen generieren sich jedoch nicht über das Handeln/Verhalten, sondern über die damit verbundenen Einstellungen und Motive. Da gelebten Familienmodellen nicht automatisch entsprechende Einstellungen zugrunde liegen müssen, werden im Folgenden verschiedene Vertreter/innen der am stärksten verbreiteten Modelle, nämlich traditionell-bürgerlich, modernisiert-bürgerlich und egalitär erwerbsbezogen, und ihre Motive für die Wahl des jeweiligen Lebensentwurfs anhand der Interviewpartner/innen vorgestellt.

a. Traditionell-bürgerliches Modell

Drei der interviewten Personen können dem traditionell-bürgerlichen Modell zugeordnet werden. In allen Fällen handelt es sich (erwartungsgemäß) um in den alten Bundesländern sozialisierte Personen. In einem Fall wurde der Vollzeit erwerbstätige Mann interviewt, der keine weiteren Angaben machte, außer dass diese traditionelle Rollenverteilung in der Partnerschaft mit seiner Frau bewusst gewählt worden wäre – wobei er Zweifel äußert, ob dies die richtige Entscheidung war.

CR: „War das denn so im Falle Ihrer Frau, dass Sie sich irgendwann mal gesagt hat, das geht nicht zusammen, Arbeiten und Kinder betreuen und begleiten?“

HW.: „Ja, das war von vornherein damals die Idee gewesen, dass das so ist. Ob das so superschlau war, jetzt im Nachhinein, ist eine völlig andere Frage, aber das war damals der Entschluss.“

Herr Woll, 47, Altlandsberg, Westdeutsch, Berufsschullehrer, 50h/Woche erwerbstätig, 4 Kinder

Im Interviewverlauf wurde deutlich, dass Herr Woll es als unangenehm empfand, auf die innereheliche Arbeitsteilung angesprochen zu werden und es aus diesem Grund zu vermeiden versucht hat. Dabei entstand der Eindruck, dass er sich des „Unzeitgemäßen“ dieses Rollenmodells bewusst war, was auffällig mit dem Bild kontrastierte, welches er sonst zu vermitteln bestrebt war. Während des gesamten Interviews gab Herr Woll einer Unzufriedenheit mit seinem Wohnort und den Nachbar/innen Ausdruck, wobei er besonders die „Rückständigkeit“ seiner Nachbarschaft betonte, von der er sich vorrangig durch eine intellektuell geprägte Haltung abzugrenzen versuchte.

Während Herr Woll also das von ihm und seiner Frau gelebte traditionelle Rollenmodell kritisch reflektiert, stellt sich der Fall von Frau Schulte anders dar. Sie scheint stark der Vorstellung verhaftet, dass ihre Nicht-Erwerbstätigkeit dem Wohlergehen ihrer Kinder sehr zuträglich war. Sie hat nach der Geburt ihres ersten Sohnes im Jahr 1993 aufgehört zu arbeiten und erst im Februar 2008 wieder damit angefangen, indem sie sich als Diätassistentin mit eigener Praxis selbständig gemacht hat, in der sie ungefähr 20 Stunden in der Woche arbeitet.

CR: „Und arbeiten Sie auch Teilzeit wegen der Kinder, d.h. würden Sie sonst Vollzeit arbeiten?“

FS: „Nein, würde ich sonst auch nicht. Klar, wegen der Kinder. Das ist ein Grund. Und der Zweite: Ich muss nicht unbedingt. Da bin ich echt in der glücklichen Lage, wie nur wenige, dass ich das nicht brauche. Also ich kann das jetzt so langsam aufbauen und wenn die [Kinder, Anm.: CR] dann wirklich weg sind, dann kann ich das so [machen], dass es fast ein Vollzeit-Job ist. [...] Das war jetzt so von mir aus, weil es in mir so ein bisschen sagte: ‚Och, eigentlich könntest du ja auch mal wieder‘. Jetzt sind die Kinder groß und brauchen dich nicht mehr, jetzt kannst du dich auch mal wieder auf deine Sachen konzentrieren, wozu ich Lust habe.“

Frau Schulte, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, selbständige Diätassistentin, 20h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Das dritte Beispiel einer nicht erwerbstätigen Frau stellt sich noch einmal ganz anders dar. Frau Weber ist gelernte Dachdeckerin und war bis zur Geburt ihres ersten Kindes im Jahr 1999 mit einem Tabakwarenkiosk in Berlin selbständig. Nach der Elternzeit arbeitete sie halbtags als Hauswirtschafterin in einer Wohngruppe für geistige behinderte Erwachsene. Nachdem sie und ihr Mann im Jahr 2003 zu ihrem eigenen Kind zwei Pflegekinder aufgenommen hatten, machte es dieser Mehraufwand unmöglich, weiterhin einer Tätigkeit nachzugehen.

CR: „Und wieso haben Sie dann aufgehört zu arbeiten?“

FW: „Wir haben zwei Pflegekinder. Insgesamt haben wir drei Kinder. Eines ist unser eigenes und zwei Pflegekinder und die sind nun doch, also das hört sich jetzt ein bisschen blöd an das Wort, 'arbeitsintensiver' als man sich das vorstellen kann. Und das ist nicht mehr vereinbar gewesen. Also der Kleine, der braucht Therapien [...]. Und bei Sina haben sie letztes Jahr [...] eine Behinderung festgestellt und das ist einfach zu viel geworden. Mein Mann, durch den Schichtdienst, hat dann immer mal in der Woche frei logischerweise und musste dann ganz viele Termine übernehmen, die ich dann nicht mehr geschafft habe und dann ging es ihm gesundheitlich auch nicht mehr so gut [...] und dann haben wir irgendwann gesagt, so, gut okay, irgendwas müssen wir ändern. Und das war nun einmal so, dass wir die Kinder aufgenommen haben und die können wir nun nicht wieder vor die Tür setzen und dann haben wir gesagt gut, okay, dann höre ich auf zu arbeiten. Was auf der einen Seite so ganz schön ist, auf der anderen Seite habe ich aber schon manchmal das Bedürfnis, zumindest einmal so zwei- oder drei Tage die Woche etwas zu machen. Aber das ist eigentlich so gut wie überhaupt nicht machbar. Also hier irgendetwas zu finden und dann ist ja fast alles nur noch Schichtarbeit. Ja, und dann haben wir uns dazu entschlossen, dann höre ich halt auf.“

Frau Weber, 44, Wildau, Westdeutsch, Hausfrau, 3 Kinder

Herr Weber geht einer Vollzeiterwerbstätigkeit nach und kann als Schichtleiter nach Aussage seiner Frau auch nicht seine Arbeitszeit reduzieren. Im Gegensatz zu Frau Schulte lässt Frau Weber ihr Hausfrauendasein als „ungewollt“ und „unvermeidbar“ erscheinen. Aufgrund ihrer spezifischen Situation ist schlecht einzuschätzen, in welchem Ausmaß sie sich freiwillig zu diesem sehr traditionellen Familienmodell entschieden hat.

Auch wenn sich die Motive, die zur Verfolgung des traditionellen Familienmodells führen, voneinander unterscheiden, so ist doch in allen Fällen eine sehr starke Ausrichtung der Le-

bensentwürfe der Mütter an ihren Kinder zu erkennen. In Bezug auf die anhand quantitativer Daten vorgenommenen Einordnungen in Familienmodelle lässt sich die Tendenz erkennen, dass die individuellen Einstellungen kongruent zu den gelebten Familienmodellen zu sein scheinen.

b. Modernisiert-bürgerliches Modell

Während beim traditionell-bürgerlichen Modell relativ eindeutig von den Erwerbsmodi der Personen auf das von ihnen präferierte Familienmodell geschlossen werden konnte, stellt sich die Situation beim modernisiert-bürgerlichen Modell anders dar. Ausschlaggebend hierfür ist, dass die Anzahl der Arbeitsstunden bei einer Teilzeiterwerbstätigkeit sehr unterschiedlich ausfallen kann und damit auch die Selbstdefinition als „Erwerbstätige“ oder als „Hausfrau/mann“.

Zwei der Interviewpartnerinnen leben mit ihrem Partner ein vergleichsweise fordistisches Modell, welches in Anlehnung an dessen Verbreitung in den alten Bundesländern als „BRD-traditionell“ bezeichnet werden kann. Die interviewten Frauen arbeiten zwischen 20 und 25 Stunden in der Woche und definieren sich überwiegend als Hausfrauen. Hierbei handelt es sich um Frau Grothe, die mit ihrer Familie aus dem ehemaligen Ostteil Berlins kommt, und um Frau Peters, die ursprünglich aus West-Berlin stammt.

CR: „Und wäre es für Sie möglich, Vollzeit zu arbeiten und es trotzdem noch hinzubekommen, Ihren Sohn zu begleiten?“

FP: „Also morgens auf jeden Fall. Nachmittags natürlich nicht, weil er geht nicht so lange zur Schule, wie ich dann arbeiten würde. Aber dadurch, dass er eine Les- und Rechtschreibschwäche hat war es von Anfang an klar, dass wenn wir uns das leisten können, dass ich nicht voll arbeiten gehe.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

CR: „Würde es für Sie in Frage kommen, in Ihrer jetzigen Situation Vollzeit zu arbeiten?“

FG: „Ja, in Falkensee könnte ich Vollzeit arbeiten, aber dann auch keinen Meter weiter weg und er [ihr Mann, Anm.: CR] dürfte nie länger machen. Weil Punkt 17 Uhr ist da [in der Kindertagesstätte, Anm.: CR] zu.“

Frau Grothe, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Verkäuferin, 16h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Im Gegensatz zu denjenigen, die ein stark traditionelles Familienleitbild verfolgen, finden sich in dieser moderneren Variante sowohl west- als auch ostdeutsch sozialisierte Frauen. Charakteristisch für die Vertreterinnen des klassischen modernisiert-bürgerlichen Modells ist, dass die Vereinbarkeit ihrer eigenen Erwerbsarbeit mit familiären Erfordernissen und der Erwerbstätigkeit des Partners im Vordergrund steht.

Häufiger als das BRD-klassische Modell kommt jedoch bei den Interviewpartner/innen eine Variante vor, die als eine Weiterentwicklung dieses Typs interpretiert werden kann. Frauen schränken zwar auch hier im Gegensatz zu ihren Männern ihre Erwerbsarbeitszeit ein, um

den familiären Aufgaben gerecht werden zu können – sie tun dies jedoch in einem geringeren zeitlichen Ausmaß. Obwohl sie sich stärker als ihre Partner für die Reproduktionsarbeit verantwortlich fühlen, würden sie sich nicht als „Hausfrauen“ definieren, da sie in der Woche mehr Stunden als Vertreterinnen des BRD-klassischen Modells erwerbstätig sind und ihnen eine Anerkennung durch ihre Erwerbstätigkeit wichtig ist. Im Gegensatz zur ersten BRD-Variante bedeutet diese Art der Teilzeitarbeit nicht einen geringen „Zuverdienst“ zum Gehalt des Mannes, sondern stellt eine eigenständige und ernstzunehmende Erwerbsarbeit dar.

CR: „Und warum haben Sie da dann auf 36 Stunden reduziert?“

FP: „Ja, wegen der Tochter. Als sie so kurz vor der 5. Klasse war, gab es dann so Schwierigkeiten. Seit Anfang 2007 arbeite ich reduziert, auf 36 [Stunden], weil ich dann doch festgestellt habe, dass mit „Gar-Nicht-Zeit-Nachmittags“ und „Abends-Dann-Mal-Irgendwie-Schulaufgaben-Helfen“, das war ein bisschen schwierig. Und dann habe ich eben nachgefragt, ob das möglich wäre.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Und jetzt ist es eben so, wenn ich nach Hause komme ist mein Sohn schon da und dann geht es gleich schon mal, vielleicht mal was essen oder in Hausaufgabengruppen oder andere Sachen. Und das ist auch ein Grund warum ich eben auf sechs Stunden verkürzt habe, um da zu sein.“

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Die Interviewaussagen der Vertreterinnen des modernisiert-bürgerlichen Modells zeigen, dass es sich hierbei um ein sowohl quantitativ wie qualitativ unterschiedliches Lebensmodell handelt, welches aufgrund spezifischer Motive verfolgt wird. Letzterer Aspekt ist mit einer rein quantitativen Erhebung nicht zu erfassen. Bezüglich der Orientierung der Lebensentwürfe der Mütter an ihren Kindern lässt sich hier feststellen, dass sie zwar gewisse Einschnitte im Erwerbsleben für das Wohl ihrer Kinder in Kauf nehmen, ohne jedoch – besonders bei der zweiten Variante – ihre Selbstverwirklichung im Beruf aufzugeben. Aufgrund der beschriebenen zwei Ausformungen lässt sich für Wohngebiete, in denen der Anteil am modernisiert-bürgerlichen Modell hoch ist, nicht mit Sicherheit sagen, dass mit dem Modell verbundene Einstellungen auch in der Mehrheit der Wohnbevölkerung Konsens sind.

c. Egalitär erwerbsbezogenes Modell

Ähnlich wie bei dem modernisiert-bürgerlichen Modell gibt es auch bei dem egalitär erwerbsbezogenen Modell zwei Varianten, die identifiziert werden können.

Zum einen handelt es sich hierbei um diejenigen Paare, die zwar dieselbe Anzahl an Erwerbsarbeitsstunden leisten, bei denen im Hinblick auf die Anzahl der Reproduktionsarbeitsstunden jedoch keine Egalität vorherrscht. Nur für zwei interviewte Paarhaushalte kann eine Gleichverteilung sowohl der Erwerbs- als auch der Reproduktionsarbeitsstunden festgestellt werden.

HH: „Ja, und die Kinder sind es auch so gewöhnt und kommen in dem Kindergarten auch sehr gut klar.“

FH: „Die Kinder sind es gewöhnt und ich bin auch so groß geworden selber. Meine Eltern haben auch Vollzeit eigentlich beide im Wesentlichen gearbeitet und ja/“

HH: „Hat dir auch nicht geschadet.“

FH: „Hat mir auch nicht geschadet. Also wie gesagt, mit 30 Stunden wäre es schon schön, aber naja, ist halt nicht.“

Herr/Frau Hoffmann, 35/34, Ludwigsfelde, beide Ostdeutsch, Ingenieur/Dipl.-Kauffrau, 37h/40h Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Er [ihr Partner, Anm.: CR] bringt morgens den Kleinen halt weg, das mache ich nie. [...] Der geht dann immer um 9:00 in die Kita und abholen macht eigentlich auch meistens er. Und ich mach [das] so ein, zwei Male in der Woche, dass sie mich auch mal sehen. Dass die wissen, dass ich noch da bin. Ja, also das macht eigentlich fast alles er, außer dass, wie gesagt, es ist mal Not am Mann, dass ich mal muss. Dann mache ich das halt auch. Weil, wie gesagt, ich mach dann halt die Wochenenden eher und die Abende. Da haben wir uns das ganz gut aufgeteilt. Das funktioniert wunderbar so.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

6.3.2.2 Wirksamkeit von kollektiven Normen

Homogene soziale Prozesse können spezifische, kollektiv geteilte Normen und Werte bewirken, welche im Sinne des lokalen Sozialkapitals wiederum auf die nachbarschaftliche Gemeinschaft zurückwirken. Besonders die gleichermaßen verbindende wie Konflikt stiftende Positionierung gegenüber der außerhäuslichen Kinderbetreuung scheint in anderen suburbanen Gebieten die Wirksamkeit von Normen hervorzurufen beziehungsweise zu unterstützen (vgl. Menzl 2007: 294ff).

Wie oben dargestellt, variieren auch in den von mir untersuchten Gebieten die Familienmodelle. Die Vermutung liegt nahe, dass mit der Wahl und der haushaltsinternen Aufteilung von Erwerbstätigkeit und -modus auch eine Präferenz bezüglich einer bestimmten Kinderbetreuungslage einhergeht. Im Gegensatz zu der von Menzl untersuchten suburbanen Hamburger Gemeinde scheinen die sozialen Normen im Berliner Umland weder Solidarität noch sozialen Sprengstoff zu befördern. Gerade gegenüber der Kindererziehung beziehen die Interviewpartner/innen keine verhärteten Stellungen. Dies kann teilweise auf den hohen Anteil der ostdeutsch sozialisierten Bewohner/innen zurückgeführt werden, welche nicht von der in den alten Bundesländern dominanten Debatte über „berufstätige Rabenmütter“ beeinflusst sind. Außerdem suggeriert das Betreuungsangebot in den Untersuchungsgemeinden mit langen Öffnungszeiten und vor allem mit den Betreuungsmöglichkeiten für sehr kleine Kinder der dort lebenden Bevölkerung eine „Normalität“ von berufstätigen Müttern mit kleinen Kindern. So schätzen auch die meisten interviewten Frauen westdeutscher Herkunft die Relikte aus DDR-Zeiten.

„Ja, von morgens an, ich glaube die haben die Zeiten jetzt noch erweitert, ich glaube jetzt kann man das Kind hier schon um sechs loswerden, wenn man es beruflich braucht, bis abends, da haben sie auch schon länger offen. Also und mittags sowieso, über Mittag. Was nützt das denn auch, wie kann ich arbeiten gehen, wenn ich mein Kind mittags abholen muss und dann nachmittags vielleicht wieder betreuen lassen kann? Für mich ist das nicht logisch. Also da fand ich, so wie es damals in der DDR vielleicht war, das war sinnvoller. Aber gut. Nicht alles Gute von der DDR wurde übernommen.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Unverständnis von „Raben“- bzw. „Gluckenmüttern“ (vgl. Menzl 2006: ebd.) für den jeweils anderen Lebensentwurf wurde bei den geführten Interviews nur von Frau Schulte geäußert, die sich auch ansonsten durch ihren besonders stark ausgeprägten fordistischen Lebensentwurf auszeichnet.

„Es arbeiten viele, aber es ist immer die Frage, müssen sie das wirklich oder wollen sie es nur gerne. Manche haben auch gesagt, sie wollen ihre Kinder so früh wie möglich in den Kindergarten bringen, damit sie endlich wieder in Ruhe Zeitung lesen können oder solche Sachen. Das ist nicht mein Ansatz, aber es ist bei vielen so.“

Frau Schulte, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, selbständige Diätassistentin, 20h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Obwohl also, wie bereits dargestellt, vergleichsweise viele in den Untersuchungsgebieten wohnende Frauen zugunsten einer besseren Vereinbarkeit mit Familienbelangen Teilzeit arbeiten, vertritt die Mehrheit von ihnen dennoch keine traditionellen, das bedeutet ablehnenden Haltungen gegenüber der außerhäuslichen Kinderbetreuung.

Resümierend kann festgestellt werden, dass es in den untersuchten Gebieten keine Homogenität gibt, die sich in wirkungsmächtigen kollektiven Normen niederschlägt.¹²⁴ Somit kann diese nicht als maßgeblicher Faktor bei der Bildung von lokalem Sozialkapital identifiziert werden.

6.3.2.3 Wohnzufriedenheit und nachbarschaftliche Beziehungen

Wohnzufriedenheit

Lokales Sozialkapital zeichnet sich durch die Bereitschaft aus, sich für das eigene Quartier zu engagieren. Diese Bereitschaft gründet meist auf einer gewissen Bindung der Bewohner/innen an ihren Wohnort, welche in Zusammenhang mit einer hohen Wohnzufriedenheit steht.

Eine gute Voraussetzung für eine hohe Wohnzufriedenheit ist in den betrachteten Gebieten insofern gegeben, als dass der Wohnort von allen Interviewten freiwillig gewählt wurde und

¹²⁴ Aufgrund der hier angestellten Analysen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass in den einzelnen Untersuchungsgebieten – wahrscheinlich auf kleinerer räumlicher Maßstabsebene, da oft als nachbarschaftliche Bezugsgruppe in Reihenhaussiedlungen die „eigene Reihe“ erwähnt wird – soziale Homogenitätseffekte im Sinne von Normen wirken. Um die quantitative Verteilung der Familienmodelle adäquater interpretieren zu können, hätten in jedem Untersuchungsgebiet mehrere Interviews geführt werden müssen. Dies war jedoch nicht der Fall, da mit der Erhebung das Ziel verfolgt wurde, einen Eindruck des suburbanen Raumes von Berlin zu erhalten.

ökonomische Restriktionen oder externe Diskriminierungen offensichtlich keine Rolle gespielt haben. Als Grund für den Zuzug wurde vorrangig der passende Wohnort für das Aufwachsen der Kinder genannt, häufig in Verbindung mit dem bereits lange gehegten Traum vom „eigenen Haus im Grünen“. Hinzu kommt die finanziell günstige Möglichkeit, letzteres in relativer Stadtnähe realisieren zu können.

CR: „Und welche Gründe waren es dann wirklich, von Berlin hierher zu ziehen?“

HG: „Die beiden Weiber da [DEUTET AUF SEINE TÖCHTER]. [...] Weil der Arnimplatz [in Berlin-Prenzlauer Berg, Anm.: CR], wo Ratten größer sind als Katzen, das wollten wir nicht.“

Herr Grothe, 39, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Schiffsbauer, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Nicht nur die kindgerechtere äußere Umwelt wurde für das Heranwachsen der Kinder im Umland als positiv befunden. Es wurde außerdem miteinbezogen, dass in den relativ neu errichteten Wohngebieten gewisse Kohorteneffekte wirken und dass man in räumlicher Nähe zu Personen in ähnlicher Lebenssituation wohnen würde.

„Wir haben uns das Wohngebiet einfach angeguckt, und ich dachte mir, okay, wenn wirklich ein Kind kommt, dann ist es gut in einer Neubausiedlung, weil viele andere Kinder eben auch da sind. Weil wir haben zum Beispiel eine Freundschaft in Zeuthen, [...] alles alteingesessene Leute, zum Spielen ist da nichts, gar nichts.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Neben dem starken Motiv, die Kinder in einer „heilen Welt“ aufwachsen zu lassen, spielte oftmals der Wunsch nach dem eigenen „Häuschen im Grünen“, welcher sich im Umland endlich erfüllen ließ, eine Rolle bei der Wohnortwahl.

„Wir sind hier rausgezogen, wie damals alle Berliner. Wir wollten einfach ins Grüne. Die Kinder waren klein und dann sind wir hier raus.“

Frau Schermann, 45, Velten, Westdeutsch, Sozialarbeiterin, 19h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Und halt auch einfach die Überlegung, irgendwann einmal Eigentum. So musste ich ja mein Leben lang Miete bezahlen, mir gehört nie irgendetwas, ich muss immer fragen, wenn irgendetwas ist, nein. Nein.“

Herr Grothe, 39, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Schiffsbauer, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Die Wohndauer, die ein einfaches Indiz für die Wohnzufriedenheit zu sein scheint, kann in diesem Fall aufgrund des geringen Alters der Wohngebiete nicht als Erklärungsfaktor herangezogen werden. Die Einschätzung der Bewohner/innen über ihren Verbleib am jetzigen Wohnort gibt jedoch auch Aufschluss über die Wohnzufriedenheit. Zudem wird durch die Aussagen deutlich, in welcher Weise die für die Bildung von lokalem Sozialkapital förderliche Persistenz am Wohnort gegeben ist. Die überwiegende Mehrheit der interviewten Personen sieht ihren Wohnort auch in Zukunft in ihrem jetzigen Wohngebiet, was in den meisten Fällen mit dem Eigentumserwerb in Verbindung gebracht wird.

CR: „Und wo sehen Sie ihre Zukunft?“

FP: „Also momentan würde ich sagen, man hat das Haus ja irgendwie gekauft, um da auch länger drin zu wohnen. Also ich denke, das soll eigentlich auch so bleiben, wenn man das alles irgendwie so hinkriegt. Wenn nicht irgendwelche finanziellen Katastrophen eintreten, Spritpreise auf fünf Euro steigen oder ich weiß es nicht. Nein, aber es ist eigentlich so von der Grundplanung her, dass das hier unser Wohnort bleiben soll.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Nur von wenigen Interviewten werden Schwierigkeiten angenommen, die später aufgrund der nicht altersgerecht ausgestatteten Wohnungen entstehen können. Auch diejenigen, die zur Miete wohnen, möchten mehrheitlich in ihrem Wohngebiet verbleiben, wobei vereinzelt von Mieter/innen dem Wunsch Ausdruck gegeben wird, in der Nachbarschaft in ein eigenes Haus zu ziehen.

„So wir wollen uns wohnmäßig schon irgendwie verändern. Also auch Haus kaufen, und vor allen Dingen *kaufen*. Und wir überlegen auch, es gibt eins, was wir uns zumindest mal angucken wollen, hier im Wohnpark. [...] Weil wir es [die aktuelle Wohnung, Anm.: CR] eigentlich auch nur als Zwischenstation zum Häuschen sehen. Das ist immer im Hinterkopf.“

Herr Hoffmann, 35, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Ingenieur, 37h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Nur eine Interviewpartnerin, Frau Schermann, ist in einem Maß unzufrieden mit ihrer Wohnsituation, dass sie in naher Zukunft zurück nach Berlin ziehen wird, obwohl sie Eigentümerin des Hauses ist. Sie ist auch die einzige, die ausdrücklich betont, dass sie es rückblickend als bedeutende Fehlentscheidung einschätzt, vor Jahren Berlin verlassen zu haben und nach Velten gezogen zu sein.

FS: „Also jetzt fehlt mir Berlin, sage ich ja. Ich bereue es, hier rausgezogen zu sein.“

CR: „Aus welchem Grund?“

FS: „Es wohnen andere Menschen hier, als ich sie gerne um mich hätte. Ganz klar, es ist mir zu tot hier. Die sitzen alle in ihren Gärten. Und kulturell ist gar nichts. Jetzt, wo die Kinder größer sind, die haben hier null Möglichkeiten, also die gehen nach Berlin zum Sportmachen usw. Das ist einfach blöd, die kommen hier auch definitiv nicht weg, ob sie wollen oder nicht.“

Frau Schermann, 45, Velten, Westdeutsch, Sozialarbeiterin, 19h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Bis auf eine weitere Ausnahme, Herrn Woll, fühlen sich alle anderen Interviewpartner/innen in ihrer Wohnsituation wohl. Herr Woll fühlt sich jedoch auf eine andere Weise unwohl als Frau Schermann, da er eine deutliche, pauschale Abneigung gegen sein ostdeutsch geprägtes Wohnumfeld ausdrückt.

CR: „Und hätten Sie das hier so eingeschätzt?“

HW: „Nein, überhaupt nicht, ich habe mich da völlig vertan damals, völlig unterschätzt. Also ich habe genau damals, was auch unser großer Kanzler damals gesagt hat, nach dem Motto „Blühende Landschaften in x Jahren“, das habe ich zwar auch ein bisschen pessimistischer eingeschätzt, aber es war trotzdem noch

alles völlig falsch von der Einschätzung her wie ich hierher kam. Also da sind wir ganz böse auf die Nase gefallen.“

Herr Woll, 47, Altlandsberg, Westdeutsch, Berufsschullehrer, 50h/Woche erwerbstätig, 4 Kinder

Alle anderen Interviewten bestätigen in ihren Aussagen, dass sie sich in ihren jeweiligen Wohngebieten sehr wohl fühlen. Diesbezüglich ist oftmals zu beobachten, dass den Interviewten mögliche Kritikpunkte an ihrer Wohnsituation durchaus bewusst sind und sie diese sogleich vorwegnehmen, um sie zu entschärfen. Dieser Mechanismus, auch als „Reduktion der kognitiven Dissonanz“ bekannt, tritt dann ein, wenn Menschen sich mit einer Wohnsituation abfinden, mit der sie ursprünglich unzufrieden waren, da sie diese beispielsweise aufgrund von Eigentumserwerb nicht so leicht aktiv verändern können (vgl. Häußermann/Siebel 2004: 167).

CR: „Und wie fühlen Sie sich hier im Wohngebiet?“

HL: „Sehr wohl. Also mich stört das nicht, andere sagen ja, das ist hier ein Dorf und es weiß jeder, was der andere am nächsten Tag zu Mittag isst. Na und? Dann soll er es wissen. Das stört mich nicht.“

Herr Ludwig, 55, Grünheide, Ostdeutsch, angestellter Musiker, 27h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Ja, ich sage mal, die Atmosphäre ist ganz entspannt. Es ist hier auch nicht so extrem kleinbürgerlich. Dass hier alle aufeinander hocken und sich gegenseitig beobachten, habe ich nicht den Eindruck. Und man kann sich auch zurückziehen. Wenn man den Kontakt nicht wünscht mit den anderen Leuten, dann macht man das halt deutlich oder man reagiert nicht so wie die das erwarten und dann ist das auch in Ordnung. Dann wird man auch in Ruhe gelassen. Man weiß natürlich immer sofort, wenn hier jemand mal ein neues Auto hat und dann ist das mal einen Tag Gespräch. Nein, ist aber ganz angenehm.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Anwältin, 40h/Woche, 1 Kind

Nachbarschaftliche Beziehungen

Die Wohnzufriedenheit wird meistens auch maßgeblich von der Eingebundenheit der Bewohner/innen in Nachbarschaftsbeziehungen beeinflusst. Ein gutes Verhältnis zu den Nachbar/innen wirkt sich meistens positiv auf die Ortsbindung und damit auf das lokale Sozialkapital aus.

Mit der Ausnahme Herrn Wolls, der wie schon erwähnt starke Ressentiments gegenüber seinem Wohnumfeld eingeschlossen der dort wohnenden Personen hat, sind alle Interviewten mit dem Verhältnis zu ihren Nachbar/innen zufrieden. Einige haben einzelne Freundschaften im Wohngebiet, die aus der räumlichen Nähe entstanden sind oder schon vor dem Zuzug bestanden. Ansonsten herrscht die Meinung vor, dass nachbarschaftliche Kontakte nicht zu eng sein sollten, wobei die Bedeutung der Privatsphäre sehr hoch eingeschätzt wird.

„Man grüßt sich freundlich, man wechselt ein paar Worte. Es ist nicht ganz so ländlich, weil das hier mehr so ein, ich sage immer, so ein Würfelhaufen ist. Da sind eben welche aus Berlin, da sind welche aus Hamburg, da sind welche die

Außendienstmitarbeiter sind oder eben auch Schichtdienstleute oder sonst irgendetwas. Es ist also ziemlich gewürfelt. Auch Rentner. So dass eben doch jeder sein Reich hat, aber wenn man sich trifft oder so, man eben doch Kontakte hat oder sich eben auch mal trifft zum Kaffee oder auf ein Bier oder man grillt zusammen.“

Frau Gröger, 56, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Man hat Nachbarn, mit denen man sich vielleicht anfreundet, wo man mal ganz spontan sich abends zusammensetzt oder mal über den Zaun ein paar Worte wechselt. Ansonsten ist da der Kontakt nicht so eng. Freunde habe ich genug, also, und mit den Nachbarn möchte ich eigentlich umgehen und da muss es nicht zu eng werden, weil auch das kann auch mal zu Schwierigkeiten führen. Also manchmal hat man da so die nötige Distanz, aber Freundlichkeit ist immer so eine Mischung, die muss man erstmal mit denen finden. Und ich hoffe das geht so weiter. Bis jetzt läuft es wunderbar.“

Frau Walter, 46, Velten, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 30h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Es wird deutlich, dass der in Kapitel 3.3.3.2 angeführte „suburbane Nachbarschaftstypus“ auch bei den Interviewpartner/innen stark verbreitet ist und sich die meisten bemühen, ein Gleichgewicht zwischen freundlicher Zuwendung und Abschottung der Privatsphäre herzustellen.

Dass es einen wahrnehmbaren Unterschied zwischen dem dörflichen und dem suburbanen Nachbarschaftstypus gibt, zeigt folgende Interviewaussage. Frau Falke ist in Genshagen aufgewachsen, was von ihr als „Dorf“ bezeichnet wird, und ist nach einer Abwesenheit von mehreren Jahren zurückgekehrt, um in das räumlich separat, wenn auch nur ca. 600 Meter vom Dorfkern entfernt liegende Wohngebiet zu ziehen.

„Ja, das Verhältnis zu den Nachbarn ist gut. Es ist schon ein bisschen anonym, also zu den Nächsten nicht, aber hier runter schon. Aber ich empfinde das auch nicht als unangenehm. Ich habe das immer, also dieses Dorf eher als Klatschdorf empfunden und habe mich deshalb auch eigentlich nicht so gefreut, wieder zurück zu kommen und eher Angst gehabt, dass das wieder in diese Richtung läuft und einer über den anderen und *oh* [ABLEHNEND]. Und durch dieses Wohngebiet ist das schon ein Stückweit entspannt. Ich weiß nicht, wer hier hinter wohnt und tu manchmal so, als wenn es sie auch nicht gibt. Und dadurch ist mir das eigentlich angenehmer, als wenn ich jedes Mal denken würde: ‚ach, jetzt hier und da musst du gucken und wem man ‚Guten Tag‘ sagt und was machen die denn da oben.‘ Also das finde ich ganz angenehm, weil das ist hier zwar sehr dicht, aber es geht dadurch.“

Frau Falke, 39, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Erzieherin, 35h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Bezüglich der Kontaktintensität zu den Nachbar/innen herrscht bei den interviewten Personen auch das typisch suburbane Phänomen vor, dass sich die Nachbarschaftskontakte in Abhängigkeit von den Jahreszeiten unterscheiden. Im Sommer verbringen die Bewohner/innen mehr Zeit mit ihren Nachbar/innen im Wohngebiet als im Winter.¹²⁵ Diese größere

¹²⁵ Die Tatsache, dass die Interviews im Sommer geführt wurden, hat eventuell einen Einfluss auf die Einschätzung der Nachbarschaftskontakte der Interviewten.

Intensität der Nachbarschaftsbeziehungen zur wärmeren Jahreszeit wurde auch für andere suburbane Gemeinden festgestellt (vgl. Menzl 2007: 266).

„Es ist natürlich ein bisschen unterschiedlich. Also im Sommer trifft man sich recht häufig. [...] Diese Nachbarn, ach naja, ‚wollen wir einmal wieder zusammen grillen?‘ Oder: ‚Gleich ein Feierabendbier?‘ Dann geht es nur darum, auf welcher Terrasse, also da ergibt sich schon ziemlich viel. [...] Im Winter ist es anders. Da sieht man sich ja nicht andauernd und da hat man doch, auch wenn man befreundet ist, aber irgendwo respektiert man ja auch die Privatsphäre und dann hat man also doch ein bisschen eher, ja Skrupel ist vielleicht zu viel gesagt, aber man klingelt nicht so einfach an der Tür und fragt ‚wollen wir uns einmal jetzt zusammen setzen?‘. Also da ist es dann anders. Nicht böse gemeint, aber das ist jedes Jahr irgendwie so gewesen.“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Im Winter sieht man sich gar nicht, im Sommer eher. Aber trotzdem macht jeder seins. Man trifft sich, man sagt mal ‚Hallo‘, man quatscht mal.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Zusammenfassend lassen sich die Wohnzufriedenheit und die nachbarschaftlichen Kontakte der interviewten Personen überwiegend als positiv einschätzen und können damit als förderlich für die Bildung von lokalem Sozialkapital bewertet werden.

6.3.2.4 Genderspezifische Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals

Geschlechtsspezifische Unterschiede bezüglich der individuellen Voraussetzungen ließen sich im Rahmen der bisherigen Ausführungen nicht feststellen. Wie in Kapitel 3.3.3.2 angeführt werden aufgrund verschiedener empirischer Ergebnisse geschlechtsspezifisch unterschiedliche Quartierszeiten von Männern und Frauen angenommen, welche differierende Ortsbindungen und damit Zugänglichkeiten zu lokalem Sozialkapital bewirken. Die Quartierszeit ist neben dem Zeitaufwand für die Erwerbsarbeit auch abhängig von der Zeit, die für den Weg zur Erwerbsarbeitsstelle aufgewendet wird, also der Pendelzeit. Wie bereits dargestellt, leisten Frauen im Durchschnitt mehr Reproduktionsarbeit und weniger Erwerbsarbeit, wobei hier Unterschiede zwischen ost- und westsozialisierten Personen festzustellen sind. Außerdem fallen die täglichen Pendelwege von Frauen geringfügig kürzer aus als die von Männern. Es kann aus diesen Angaben die Schlussfolgerung gezogen werden, dass Frauen mehr Zeit im Wohngebiet zur Verfügung steht.

Die durchschnittliche Erwerbsarbeitszeit der befragten Männer (n = 316) beträgt 41,3 Stunden pro Woche, was bei einer angenommenen fünftägigen Arbeitswoche 8,4 Stunden am Tag bedeutet.¹²⁶ Die Frauen der Stichprobe (n = 434) arbeiten im Durchschnitt 34,9 Stunden pro Woche, so dass die tägliche Arbeitszeit 7 Stunden betragen würde. Auch die Pendelzeit von Männern und Frauen unterscheidet sich, wenn auch nicht in großem Ausmaß. Im

¹²⁶ Die Befragten haben überwiegend eine Fünf-Tages-Woche (n = 714, Modus = 5, arithmetischer Mittelwert = 5,2).

Durchschnitt pendeln Männer (n = 261) täglich 1,2 Stunden (72,5 Minuten) und Frauen (n = 388) 1,1 Stunden (67,4 Minuten).¹²⁷ Um aufzuzeigen, in welcher Weise sich die Quartierszeit von Männern und Frauen unterscheidet, können die angeführten Zeiten zu einer „Quartiers-Abwesenheitszeit“ aufsummiert werden. Hierbei ergibt sich bei Männern eine durchschnittliche Abwesenheitszeit von täglich 9,6 Stunden und bei Frauen von ungefähr 8,1 Stunden. Diese Abwesenheitszeit schließt nur die Auswirkungen der nur in geringem Ausmaß zu beeinflussenden Erwerbsarbeits- und Pendelzeiten ein und wird von den Personen durch individuelle Aktivitäten in anderen Bereichen ergänzt. Auch die Reproduktionsarbeitszeit, deren Anteil bei Frauen im Vergleich zu Männern stärker ausgeprägt ist, beinhaltet sowohl Tätigkeiten innerhalb als auch außerhalb des Wohngebietes, so dass sie weder pauschal der Quartiers-Anwesenheits- noch der Quartiers-Abwesenheitszeit zugerechnet werden kann.

Nun stellt sich die Frage, ob sich die durchschnittlich betrachteten 1,5 Stunden, die Frauen täglich länger als Männern für den Aufenthalt in ihrem Wohngebiet zur Verfügung stehen, auf die Häufigkeit der sozialen Kontakte im Quartier auswirkt. Da sich soziales Kapital in den zwischenmenschlichen Beziehungen bildet, ist anzunehmen, dass die Häufigkeit, mit der nachbarschaftliche Kontakte gepflegt werden, einen Einfluss auf die Ausbildung und Stärke von lokalisiertem Sozialkapital hat. Bei der Betrachtung der sozialen Kontakte, die Männer und Frauen im Wohngebiet pflegen, ergibt sich ein deutlicher geschlechtsspezifischer Unterschied.

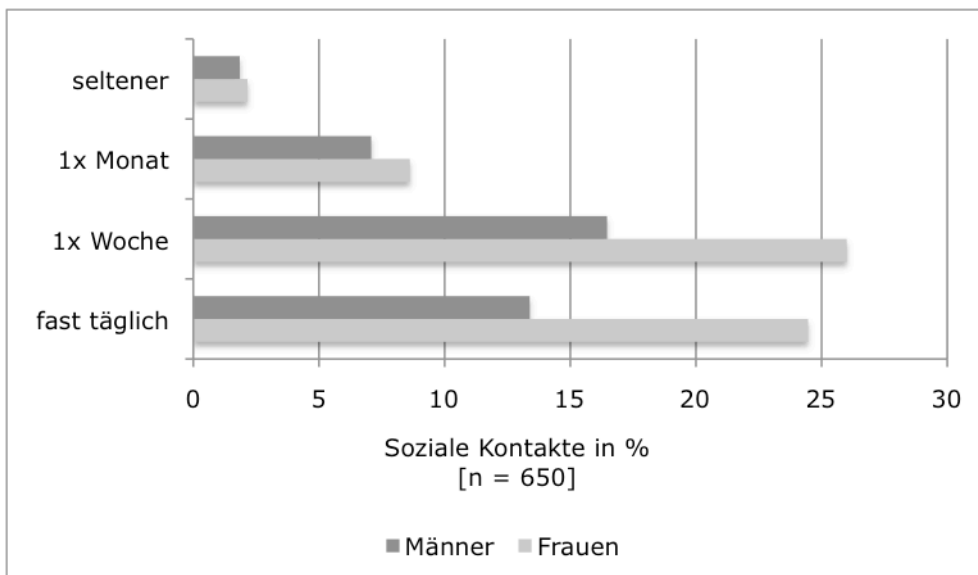


Abbildung 23: Soziale Kontakte von Männern und Frauen im Wohngebiet.
Quelle: Eigene Erhebung 2007.

¹²⁷ Bei dieser Berechnung wurden nur diejenigen mit einem außerhäusigen Erwerbsarbeitsplatz einbezogen, d.h. keine Heimarbeiter/innen.

Es sind hier die prozentualen Häufigkeiten der Kontakte von Männern und Frauen zu anderen Personen im Wohngebiet dargestellt. Es zeigt sich, dass gerade im Bereich der intensiveren Kontakte am Wohnort, das bedeutet bei nachbarschaftlichen Treffen mindestens einmal pro Woche, Unterschiede zwischen den Geschlechtern deutlich hervortreten und hier eine weibliche Kontaktdominanz festzustellen ist.

Es kann die (vorsichtige) Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Zeit, die Bewohner/innen täglich im Quartier verbringen und welche potentiell für den sozialen Austausch mit Nachbar/innen zur Verfügung steht, auch einen Einfluss auf die Häufigkeit der realisierten sozialen Kontakte hat.

Dieser geschlechtsspezifische Unterschied der Kontakthäufigkeit im Wohngebiet kommt auch in den Interviews zur Sprache. Besonders deutlich wird die Bindung an den Wohnort über hauptsächlich weibliche Kontakte bei Herrn Kramer, der zum Zeitpunkt des Interviews seit einem dreiviertel Jahr in Ruhestand ist. Er legt während des Interviews dar, dass er während seiner Erwerbstätigkeit kaum Zeit im Wohngebiet verbracht hat, entsprechend als typischer „Pendler zwischen den Welten“ eingeschätzt werden kann, und deshalb nun mit der neuen Situation der „Quartiers-Anwesenheit“ konfrontiert ist, an die er sich zunächst einmal gewöhnen muss.

HK: „Also ich habe ein Hobby, was mich ziemlich stark in Anspruch nimmt und ich geh eigentlich ganz gerne spazieren hier, hier ist ja gleich Wald und alles. Oder fahre mit dem Fahrrad. Und muss mich halt daran gewöhnen, nicht mehr zu arbeiten. Das ist ja auch nicht so einfach.“

CR: „Haben Sie zu einzelnen Nachbarn engeren Kontakt?“

HK: „Eigentlich nicht. Also wie gesagt, meine Frau, die hat hier viele Kontakte [...] Aber das ist auch eigentlich unter den Damen mehr oder weniger. [...] Aber was soll es. Das geht schon.“

Herr Kramer, 64, Schönwalde-Glien, Westdeutsch, Rentner, 1 Kind

Auf Grundlage der Anzahl der sozialen Kontakte und verschiedener Interviewaussagen kann die Annahme bestätigt werden, dass Männer weniger Kontakte zu ihren Nachbar/innen pflegen als Frauen. Verschiedene Erklärungsfaktoren lassen sich hier heranziehen, ohne dass im Einzelnen die genaue Stärke des Einflusses auf die Kontaktintensität herausgestellt werden kann.¹²⁸ Zum einen fällt es Männern wahrscheinlich aufgrund der größeren zeitlichen Restriktionen tatsächlich schwerer, Kontakte im Wohngebiet herzustellen beziehungsweise benötigen sie hierfür länger als Frauen (vgl. Menzl 2007: 340). Zudem kann vermutet werden, dass Frauen durch ihre vorrangige Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit die sozialen Netze am Wohnort aufbauen und pflegen und Kinder hierfür als „Bindungsfaktor“ an den Wohnort eine wichtige Rolle spielen. Der Frage, ob Frauen diese sozialen Kontakte im Sinne von lokalem Sozialkapital nutzen und sich aus dieser Ressource Alltagserleichterungen er-

¹²⁸ In der Nachbarschaftsforschung gilt es als Tatsache, dass Frauen mehr und intensivere Kontakte zu Nachbar/innen unterhalten als Männer (vgl. Rohr-Zänker 1998: 14; Menzl 2007: 281), ohne dass hierfür konkrete Ursachen genannt werden.

geben können, welche sie den durch räumliche Strukturen wirkenden Restriktionen entgegensetzen können, wird im Folgenden nachgegangen.

6.3.3 Nutzung der Sozialkapitalressourcen

Zunächst wird untersucht, ob Frauen ihre Sozialkontakte in einem für die Bildung lokalen Sozialkapitals zuträglichen Sinne nutzen, welcher nicht nur für Individuen, sondern auch für das Kollektiv Vorteile bedeutet. Des Weiteren wird dargestellt, in welcher Form das vorhandene lokale Sozialkapital wiederum auf die Individuen zurückwirkt und Handlungserleichterungen für Frauen bedeutet.

6.3.3.1 Lokales Sozialkapital der Bewohnerinnen

Wie bereits dargestellt, verfügen Frauen über mehr Kontakte im Wohngebiet als Männer. Für eine Nutzung von lokalisiertem Sozialkapital zu ihrem Vorteil ist es entscheidend, dass diese Kontakte sich nicht nur auf einen bilateralen Austausch beschränken, sondern dass Frauen an der Kommunikation und Interaktion in ihrem Umfeld partizipieren. Diese Teilnahme kann in Form von gemeinsamen Aktionen im Wohngebiet oder auch in einem Engagement für die Belange der Nachbarschaft erfolgen.

Engagement

Grundsätzlich kann die Bereitschaft einiger Bewohnerinnen, sich für Gemeinschaftsbelange einzusetzen, als durchaus positiv bewertet werden. Hierfür werden Beispiele angeführt, die insbesondere das Wohlergehen der Kinder zum Ziel haben. So berichten einige Frauen von ihrem Engagement als Elternvertreterinnen an den Schulen ihrer Kinder oder ihren Mitgliedschaften in Kindergartenfördervereinen. Auch das bereits angeführte Beispiel von Frau Adam, die sich erfolgreich für längere Öffnungszeiten der Kindertagesstätte in Wildau eingesetzt hat, kann in diesem Zusammenhang als Zeugnis einer grundsätzlichen Engagementbereitschaft betrachtet werden. Es wird jedoch auch deutlich, dass ein Engagement bezüglich des eigenen Wohngebiets gering ausgebildet ist, da keine/r der Befragten angibt, sich diesbezüglich einzusetzen. Ein möglicher Erklärungsansatz für die geringe Bereitschaft, sich an lokalen Initiativen zu beteiligen, ist die fehlende Betroffenheit, die diesbezüglich vorherrscht. Häufig generiert sich lokales Sozialkapital an gemeinsam erlebten Missständen, zu deren Minderung beziehungsweise Beseitigung sich Bewohner/innen für gemeinsame Aktionen zusammenfinden. Ein Beispiel für eine derartige Betroffenheit wurde von den Interviewten für das Untersuchungsgebiet in Velten beschrieben, als eine Bedrohung durch die Errichtung einer Altöl-Recyclinganlage in unmittelbarer Nähe des Wohngebietes bestand.¹²⁹

¹²⁹ Im Jahr 1999 war für das nur 600 Meter vom Wohngebiet Velten Grün entfernte Gewerbegebiet Heidekrug die Ansiedelung einer Altölrecycling-Anlage geplant. Aus Angst vor Gesundheitsgefahren haben die Bewohner/innen des Wohngebietes 800 Unterschriften gegen die Errichtung der Anlage gesammelt, zudem haben 150 Bewoh-

„Das Wohngebiet soll auch Wohngebiet bleiben und das war schon gefährlich, die wollten ja einmal hier eine komische Altölverwertungsanlage bauen, irgend etwas Komisches sollte hier einmal her. [...] Und dann gab es ja auch eine Gründung von einer Bürgerinitiative dagegen und irgendwie ist es auch geschafft worden, dass die dann nicht hierher kam. Denn wer will schon einen solchen Dreck direkt neben sich haben?“

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Es kann angenommen werden, dass durch die gemeinsamen Aktionen der Bewohner/innen mit dem Ziel, den Bau der Altöl-Recyclinganlage zu verhindern, lokales Sozialkapital gestärkt wurde, da durch die kollektive Positionierung eine Solidarisierung erfolgte. Da in keinem Wohngebiet jedoch alle Bewohner/innen gleichermaßen betreffende Missstände über einen längeren Zeitraum vorherrschen, ist die Engagementbereitschaft bei allen Interviewten nur gering ausgeprägt. Für Ambitionen, sich für allgemeine, gemeinschaftsfördernde Belange des Wohngebiets ohne konkreten „Selbstnutzen“ einzusetzen, scheint die Ortsbindung der befragten Bewohner/innen nicht stark genug ausgeprägt zu sein.

„Wir haben einen ganz regen Bürgerverein, der so einiges anleiert. Der sich aus Neu- und Altbürgern [...] gegründet hat. [...] Wo sich engagierte Leute zusammen gefunden haben, die da ein bisschen was auf die Beine stellen. Die organisieren dann auch mal thematische Wanderungen hier in der Gegend, haben einen Rundwanderweg initiiert und machen irgendwelche Vorträge und solche Sachen halt. Wenn wir vielleicht einmal etwas mehr Zeit übrig haben, wäre das vielleicht auch eine Möglichkeit, sich da in irgendeiner Form ein bisschen zu engagieren oder etwas mitzumachen. Also grundsätzlich finden wir so etwas nicht schlecht. Aber im Moment fehlt uns halt echt die Zeit und der Nerv, da wirklich als aktive Mitglieder etwas zu reißen.“

Frau Schäfer, 41, Zossen, Ostdeutsch, Erzieherin, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Im Gegensatz zu den „sichtbaren“ Problemen, wie im Fall der Gefahr durch die Errichtung einer Altölverwertungsanlage, werden die räumlichen Bedingungen, welche die Entfaltungsfreiheit gerade von Frauen im suburbanen Raum einschränken, nicht als Missstand beziehungsweise kollektives Problem erkannt und entsprechend nicht gemeinschaftlich angegangen. So wird vermehrt von verschiedenen Bewohnerinnen die ÖPNV-Anbindung beklagt, die es Kindern unmöglich macht, selbständig den Weg zur Schule zurückzulegen. Doch obwohl es sich hierbei anscheinend um ein typisch suburbanes Problem handelt, welches für mehrere Untersuchungsgebiete beschrieben wird, findet sich keine Initiative, die sich für diese Belange einsetzen würde. Stattdessen wird resigniert angenommen, dass ein diesbezügliches Engagement keine Aussicht auf Erfolg haben würde. Da Frauen in den meisten Fällen die Leidtragenden des ÖPNV-Defizits sind, welches sie durch ihre Pkw-Begleitsdienste ausgleichen müssen, wäre besonders von ihrer Seite ein Engagement zu erwarten.

ner/innen geklagt. Die Proteste waren erfolgreich, die Investoren wurden zum Rückzug gezwungen und mussten sich einen anderen Standort in Brandenburg suchen (vgl. Blankennagel 1999a; 1999b.)

CR: „Und gibt es da dann so etwas wie eine Initiative? Dass man sagt, wir haben hier so viele Kinder, wir fordern jetzt hier eine bessere Anbindung?“

FS: „Es sind schon einige Versuche gelaufen, aber das ist alles im Sande verlaufen, weil das irgendwie nichts bringt.“

Frau Schulte, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, selbständige Diätassistentin, 20h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Es wird deutlich, dass bezüglich der räumlichen Restriktionen, welche insbesondere Frauen einschränken, kein Bewusstsein dafür vorherrscht, dass gemeinschaftliche Lösungen mit dem Ziel von Alltagserleichterungen gefunden werden könnten. Neben dem individualistischen wird hier auch der familienbezogene Charakter des Suburbia-Wohnens deutlich, da Lösungsansätze für Probleme anscheinend nicht außerhalb der Familie gesucht werden. Innerhalb der Familien ist meistens von Seiten der Partner keine Hilfe zu erwarten, so dass sich viele Frauen für eine Lösung allein zuständig fühlen.

Gemeinsame Aktionen und Feste

Als gemeinsame, im Wohngebiet durchgeführte Aktionen, welche die Kontaktintensität unter den Nachbar/innen erhöhen, werden hauptsächlich Putz- oder Aufräumtage genannt. Insgesamt gibt es jedoch wenige Anlässe, gemeinschaftlich aktiv zu werden, worin der von vielen Bewohner/innen angestrebte individualistische Charakter des Wohnens im Berliner Umland noch einmal deutlich zum Ausdruck kommt.

CR: „Gibt es hier auch so etwas wie gemeinsame Aktionen oder Ähnliches im Wohngebiet?“

HG: „Nein. Es macht jeder seinen Garten und dann ist schick.“

Herr Grothe, 39, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Schiffsbauer, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Gemeinsame Feiern finden selten in dem abgegrenzten Bereich des Wohngebietes statt, sondern entweder auf kleinerer Ebene zwischen einzelnen Nachbar/innen oder eher auf der größeren räumlichen Ebene des Ortsteils oder der Gemeinde.

„Ja, das Meiste spielt sich in den Gärten ab. Es gab hier einmal ein Straßenfest, was da hinten am Heidekrug organisiert war. Das war ganz witzig. Aber ansonsten ist das auch denn wieder schon anonym. Also ich meine da ist jetzt nicht das Bedürfnis, hier so eine Riesenrunde mit allen oder was, nein.“

Frau Schermann, 45, Velten, Westdeutsch, Sozialarbeiterin, 19h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

In Bezug auf Dorffeste wird anhand der Interviewaussagen deutlich, dass die Bewohner/innen der Untersuchungsgebiete sich hier nicht angesprochen fühlen und sich hierzu auch in abgrenzender Weise positionieren.

„Ansonsten gibt es zwar auch hier diese Feste, so wie zum 1. Mai, oder dieses Storchfest. Aber ich bin da nicht so für diese Bierzeltgarnitur. Da gehen wir eigentlich nicht so hin.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

„Ja, jetzt war gerade wieder so ein Dorffest. [...] So dieses Dorffest ist eher etwas für die Alt-Genshagener und so. Ja, das ist so deftig und dann gibt es da so ein paar Spielchen und dann gibt es abends etwas zu trinken und die Feuerwehr und Feuer.“

Frau Falke, 39, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Erzieherin, 35h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Dann machen die hier immer so Feuerwehrfest und so einen Kram, und das ist aber alles nicht so meine Welt, da mit irgendwelchen Feuerwehrleuten, die zusammen Bratwurst grillen. Das macht man vielleicht mal mit. Ich bin dann so innerlich ein bisschen am Protestieren [...]. Aber was jetzt hier so die dörfliche Gemeinschaft betrifft, da gibt es bestimmt Sachen, die die hier mal machen. Wir kriegen es eigentlich immer mit, wenn es vorbei ist. Weiß ich nicht, kümmere ich mich eigentlich relativ wenig drum, weil ich da kein Interesse dran habe. [...] Die machen hier auch irgendwie einmal im Jahr so einen komischen Einsatz, wo die die ganze Siedlung aufräumen und so. [...] Von der Kita wird immer viel organisiert. Und dann gibt es auch Weihnachtsmarkt, Sommerfest und Krippenspiel, und wie die ganzen Sachen alle heißen. Aber da nehmen wir nicht so dran teil, meistens haben wir dann auch eine schöne Ausrede. Ja, da schlägt dann dieser Dorfcharakter zu und da sind dann halt auch Leute, mit denen muss ich nicht meine Freizeit verbringen. Da will ich einfach sagen, da habe ich keine Lust zu. [...] Einfach keine Lust.“

Frau Jakob, 32, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Amtsanwältin, 40h/Woche, 1 Kind

Besonders an dem letzten Interviewzitat wird einmal mehr deutlich, dass mit der Wahl des Wohngebietes nicht die Zugehörigkeit zu einer dörflichen Gemeinschaft anvisiert wurde. Es erfolgt eine relativ starke Abgrenzung zu traditionellen Werten, ohne dass neue Vergemeinschaftungsformen aufgebaut werden würden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Frauen zwar mehr soziale Kontakte in der Nachbarschaft pflegen als Männer, dass diese jedoch verstärkt auf einzelne Nachbar/innen und weniger auf die Gemeinschaft gerichtet sind und sich daher lokales Sozialkapital zum kollektiven Wohl nur begrenzt ausbilden kann. In welcher Weise Frauen auf diese Ressource zugreifen, um sich Handlungserleichterungen im Alltag zu verschaffen, wird im Folgenden untersucht.

6.3.3.2 Alltagserleichterungen durch lokales Sozialkapital

In Suburbia spielen zwei Formen von Unterstützungsleistungen, die insbesondere Frauen zu einer größeren Freiheit in ihrer Alltagsbewältigung verhelfen, eine wichtige Rolle, nämlich die der gegenseitigen Hilfe bei der Kinderbetreuung und die der Fahrgemeinschaften.

Erstere wird nach Interviewaussagen häufig von den Befragten in Anspruch genommen. In vielen Fällen werden hierfür genau die bereits angesprochenen bilateralen Beziehungen in der Nachbarschaft aktiviert, das heißt, es wird auf die engeren, häufig freundschaftlichen Beziehungen zurückgegriffen.

„Ich habe meine eine Freundin häufig gebraucht, weil ich im Stau stand und sie anrufen musste, ‚hol’ einmal mein Kind ab’, weil es sonst so tierisch viel kostet. [...] Das war denn schon gut hier, weil meine Freundin ging damals, weil sie

zwei kleine Kinder hatte, noch nicht arbeiten oder weniger als ich, aber das war schon, wie gesagt, nur die Eine hier mit Hilfe."

Frau Paulsen, 43, Velten, Westdeutsch, Pfandleiherin, 36h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Entgegen der oben angeführten Zitate, welche den Eindruck eines geringen sozialen Austauschs auf Wohngebietsebene entstehen lassen, wird für die Kinderbetreuung auf die Unterstützung des „Kollektivs“ gebaut.

„Also selbst wenn wir jetzt sagen würden, wir fahren Sonnabend einkaufen, vormittags, und lassen beide Kinder hier, wäre das überhaupt gar kein Problem, weil hier guckt wirklich jeder. Da muss man auch nicht irgendwo Bescheid sagen, klingeln, ‚du, wir fahren jetzt für eine Stunde einkaufen, könnt ihr einmal ein Auge werfen‘, sondern das ergibt sich so.“

Herr Grothe, 39, Schönwalde-Glien, Ostdeutsch, Schiffsbauer, 40h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

„Wir hatten ja alle so keine Großeltern und was weiter hier und da war das gang und gebe eigentlich, dass wir gesagt haben: ‚Kannst du mal?‘ Dafür waren die dann mal bei uns. Das hat geklappt. Die Kinder waren ja auch alle in einem Alter..“

Frau Schulte, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, selbständige Diätassistentin, 20h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Selbst diejenigen, die nicht auf eine „aktive“ Hilfe zurückgreifen können, setzen jedoch zumindest auf eine nachbarschaftliche Unterstützung im Notfall. Als typische Notfallsituation wird von allen erwerbstätigen Interviewpartnerinnen die Ausnahmesituation angeführt, wenn das Abholen der Kinder aus der Betreuungseinrichtung aufgrund zeitlicher Kollisionen beider Partner nicht möglich ist.

„Also wir haben auch ein, zwei wo wir auch dann mal im Notfall anrufen können, wenn es bei beiden auf der Arbeit zu spät wird, die dann auch mal abholen können und so etwas alles. Das haben wir auch für Notfälle, also wenn irgend etwas mal wirklich ganz schief laufen würde. Wenn es mal brennen würde.“

Herr Hoffmann, 35, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Ingenieur, 37h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Bezüglich der gegenseitigen Kinderbetreuung scheinen Frauen Sozialkapital in dem Sinne nutzen zu können, als dass sie durch nachbarschaftliche Unterstützung eine Erleichterung in der Alltagsbewältigung erfahren. Bezeichnend ist hierbei, dass sie auf diese Ressource zugreifen können, obwohl das generelle soziale Kapital, welches in der Nachbarschaft verortet ist, als eher gering eingeschätzt wird. Als Erklärung kann die Tatsache herangezogen werden, dass bei den meisten Suburbia-Bewohner/innen eine starke Orientierung auf Familie und Kinder vorherrscht und dass daher gegenseitige Unterstützung bei der Kinderbetreuung eher als Selbstverständlichkeit angesehen wird als in verdichteten urbanen Quartieren. Eine andere Form der Alltagsunterstützung, welche Handlungserleichterungen gerade für Frauen zur Folge hat, ist die der Fahrgemeinschaften. Wie mehrfach dargestellt, schränken insbesondere die Begleitdienste für Kinder Frauen in ihrem Alltag stark ein.

Auch bei diesen unterstützenden Leistungen wird häufig auf freundschaftliche Zweierbeziehungen zurückgegriffen, mit denen man sich bei den Hol- und Bringdiensten der Kinder abwechselt.

„Und wir machen auch eine Fahrgemeinschaft. Sie macht Judo hier mit einem Jungen aus dem Ort und wir Eltern holen abwechselnd die Kinder ab. Dann haben wir das zumindest mit denen so ein bisschen eingegrenzt. Dann muss man nicht immer.“

Frau Falke, 39, Ludwigsfelde, Ostdeutsch, Erzieherin, 35h/Woche erwerbstätig, 2 Kinder

Keine interviewte Frau gab an, dass sie sich mit mehreren Müttern zusammengeschlossen hat, um beispielsweise die Schulwege abwechselnd zu begleiten. Für das Wohngebiet Mittenwalde/Ragow wird von verschiedenen Müttern angeführt, dass es einen Zusammenschluss von Eltern für die Begleitsdienste der Kinder bezogen auf ihre Freizeitaktivitäten gibt.

„Aber das machen wir noch hier, weil mein Kind geht zu Karate und einige hier aus dem Ort und da machen wir das/ Ist ja nicht weit, nach Mittenwalde rein, drei Kilometer. Aber trotzdem, da machen wir das schon, dass nicht jeder mit seinem Auto alleine dort hinfährt und zurück und wieder hin und zurück.“

Frau Peters, 40, Mittenwalde, Westdeutsch, Sachbearbeiterin, 25h/Woche erwerbstätig, 1 Kind

Von den meisten Frauen werden die fehlenden Fahrgemeinschaften zur Bewältigung der Schulwege der Kinder nicht vermisst. Frau Weber äußert sich als einzige kritisch über diese individuelle Bewältigung der Reproduktionsarbeitsmobilität.

CR: „Und wie sieht das hier so aus mit Fahrgemeinschaften, um die Kinder irgendwo hinzubringen?“

FW: „Kenne ich überhaupt nicht. [...] Das ist hier in der Straße zum Beispiel völlig beknackt. Hier gehen so viele Kinder zusammen in die Schule und wenn es regnet, fahren die alle zur gleichen Zeit los. [...] Wir haben aber auch ein paar Häuser weiter jemanden, die gehen in eine Klasse die Kinder, da brauchen Sie nicht zu fragen. Die sieht, dass ich raus gehe mit Lea und fährt vorbei. Also ich würde jetzt anhalten und sagen, soll ich Luisa mit einpacken, aber sie macht das nicht. Und deswegen frage ich da auch gar nicht, kannst du sie mitnehmen.“

Frau Weber, 44, Wildau, Westdeutsch, Hausfrau, 3 Kinder

6.3.4 Zwischenfazit: Genderspezifische Optionen durch Sozialkapital

Die räumlichen Voraussetzungen zur Bildung von lokalem Sozialkapital können in den untersuchten Gebieten als nicht besonders förderlich eingeschätzt werden. Die spezifisch suburbane Umwelt mit fehlenden (halb)öffentlichen Plätzen und Versorgungseinrichtungen, einer starken Pkw-Nutzung und der Konzentration des nachbarschaftlichen Austauschs auf private Gärten ist der Bildung beziehungsweise Stärkung lokalen Sozialkapitals nicht sehr dienlich. Die individuellen Voraussetzungen zur Bildung von lokalem Sozialkapital stellen sich differenzierter dar.

Bezüglich einer homogenen Bevölkerungszusammensetzung zur Förderung lokalen Sozialkapitals lässt sich feststellen, dass diese aufgrund des spezifischen ostdeutschen Suburbani-

sierungsverlaufs und damit vergleichsweise heterogenen Bebauungsformen nicht in der typischen Weise der alten Bundesländer vorzufinden ist. Hierbei sollte die Verbreitung bestimmter Familienmodelle und damit verbundener Alltagsarrangements Aufschluss über die Gleichförmigkeit der Bewohner/innen liefern. Als Ergebnis kann zum einen festgehalten werden, dass sich die Gebiete relativ heterogen bezüglich der verbreiteten Familienmodelle darstellen. Außerdem lässt sich für Wohngebiete mit homogenerer Bevölkerungsstruktur keine höhere Kontaktintensität zwischen den Bewohner/innen feststellen, so dass hier keine besseren Voraussetzungen zur Bildung lokalen Sozialkapitals herrschen. Die Interviewausagen zeigen, dass von quantitativen Daten nicht in jedem Fall auf dahinter liegende Einstellungen geschlossen werden kann. Dies scheint noch am ehesten hinsichtlich des traditionell-bürgerlichen Modells der Fall zu sein, bei dessen Vertreter/innen eine sehr starke Ausrichtung der weiblichen Lebensentwürfe an ihren Kindern bestätigt werden kann. Doch bei denjenigen, die dem modernisiert-bürgerlichen Modell zugerechnet werden können, weichen die Motive, die Frauen zur Reduktion ihrer Erwerbsarbeit veranlasst haben, voneinander ab, so dass hier keine Homogenität der Einstellungen konstatiert werden kann. Auch bei denjenigen, die dem egalitär erwerbsbezogenen Modell zuzurechnen sind, stellen sich die Lebensentwürfe nicht als gleich „emanzipiert“ dar, da es hier Unterschiede bezüglich der partnerschaftlichen Aufteilung der Reproduktionsarbeit gibt.

Die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet und den nachbarschaftlichen Beziehungen gilt als wesentlich für die Bildung und Stärkung lokalen Sozialkapitals. Die überwiegende Mehrheit der Interviewten zeigt sich mit ihrem Wohnort sehr zufrieden, auch wenn Indikatoren für eine „Reduktion kognitiver Dissonanz“ identifiziert wurden. Die nachbarschaftlichen Beziehungen werden mehrheitlich als gut eingeschätzt, wobei – dem suburbanen Nachbarschaftstypus entsprechend – keine zu große zwischenmenschliche Nähe gesucht wird.

Um abzuschätzen, ob es geschlechtsspezifische Unterschiede in der Verfügbarkeit sozialen Kapitals und damit auch eine eventuell größere Zugänglichkeit zu jenem von strukturell benachteiligten Frauen gibt, müssen relevante Faktoren identifiziert werden. Dieser Frage wurde sich von Seiten der Quartierszeit genähert und festgestellt, dass Frauen täglich im Durchschnitt anderthalb Stunden mehr Zeit an ihrem Wohnort zur Verfügung steht. Es wird angenommen, dass diese Mehr-Zeit einen Einfluss auf die wesentlich höhere Kontaktintensität von Frauen zu Personen in der Nachbarschaft hat.

Für eine Nutzung dieser Sozialkontakte als Sozialkapitalressourcen ist entscheidend, in welchem Maße der Austausch zwischen den Personen auch zu Vertrauen führt, welches sowohl den Individuen als auch dem Kollektiv zur Bewältigung von Aufgaben zur Verfügung steht (vgl. Rahn 2007: 97). Grundsätzlich muss hierfür eine Engagementbereitschaft vorhanden sein, sich für die Belange des Wohngebietes einzusetzen. Dem steht jedoch der individualistische Charakter des Wohnens in Suburbia zweifelsfrei entgegen. Keine interviewte Person ist mit dem Ziel in das Berliner Umland gezogen, dort auf intensivere Nachbarschafts-

kontakte und eine funktionierende (dörfliche) Gemeinschaft zu stoßen. Das Haus mit Garten und eine angenehme Umgebung für die Kinder waren die vorrangigen Ambitionen für den Umzug. Entsprechend fällt das Engagement für das Wohngebiet eher gering aus. Die vergleichsweise kurze Wohndauer kann außerdem als Erklärungsfaktor dafür herangezogen werden, dass die Ortsbindung und damit das Identifikationspotential noch nicht derart hoch entwickelt ist, als dass Bewohner/innen sich für ihr Wohngebiet verantwortlich fühlen würden.

Neben der Engagementbereitschaft wurden die nachbarschaftlichen Unterstützungsleistungen betrachtet und hierbei festgestellt, dass diese in den suburbanen Gebieten von den Bewohnerinnen in Anspruch genommen werden. Insbesondere die gegenseitige Unterstützung bei der Kinderbetreuung kann hier positiv hervorgehoben werden, während Zusammenschlüsse zu Fahrgemeinschaften mit dem Ziel der Alltagserleichterung sehr selten sind. Alle Unterstützungsleistungen gründen jedoch überwiegend auf bilateralen Sozialkontakten und hängen somit von den individuellen Fähigkeiten der Kontaktaufnahme ab, weshalb hier nicht auf lokales Sozialkapital im Sinne einer allen zugänglichen Ressource zugegriffen werden kann. Diejenigen, die beispielsweise aufgrund einer geringeren Wohndauer über weniger Kontakte in der Nachbarschaft verfügen, können auch weniger Unterstützungsleistungen in Anspruch nehmen. Das trifft auch für diejenigen zu, die aufgrund längerer Erwerbsarbeitszeiten weniger Zeit im Wohngebiet verbringen und dadurch auch weniger Verbindungen knüpfen können. Gerade letztere würden jedoch verstärkt diese Art der Unterstützung bei der Alltagsbewältigung benötigen.

Um lokales Sozialkapital zu schaffen, müssen sich alle an der Herstellung wie der Nutzung beteiligen. Hierfür müsste den betroffenen Frauen erst einmal bewusst werden, dass sie durch räumliche Restriktionen eingeschränkt sind und versuchen sollten, geeignete Strategien zu entwickeln, welche sie diesen Restriktionen entgegensetzen können. Bislang hindert sie ihre familiaristische und privatheitsorientierte Lebensweise daran, ein Solidaritäts- oder Gemeinschaftsgefühl mit anderen Frauen zu entwickeln. Eine gewisse Art der Institutionalisierung der Unterstützungsleistungen wäre notwendig, um diese unabhängig von den individuellen Sozialbindungen und für alle zugänglich zu machen.

7 Schlussbetrachtung

Die Frage, ob Suburbia immer noch als Ort traditioneller, fordistischer Geschlechterbeziehungen gelten kann, stand im Mittelpunkt der vorangegangenen Ausführungen.

Dabei wurde untersucht, ob der betrachtete monozentrisch strukturierte Raum des Berliner Umlandes einen restriktiven Einfluss auf den Alltag von Bewohnerinnen ausübt. Des Weiteren sollte herausgestellt werden, ob und in welchem Maße Frauen Handlungsoptionen zur Verfügung stehen, welche sie möglichen Einschränkungen entgegensetzen können. Dafür wurden die Wechselwirkungen zwischen Geschlecht, Raum und individuellen Handlungen für die Bereiche Arbeit, Mobilität und Sozialkapital dargestellt.

Im Folgenden werden die relevanten Ergebnisse der Analysen noch einmal zusammenfassend diskutiert. Anschließend wird der weitere Forschungsbedarf eruiert und zum Schluss auf Handlungsvorschläge für die Praxis eingegangen.

7.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Arbeitsteilung gilt gesellschaftlich als stark Geschlechterrollen determinierend. Dabei wird Männern gemeinhin die außerhäusliche, bezahlte Erwerbsarbeit und Frauen die häusliche, unbezahlte Reproduktionsarbeit zugeschrieben. Diese gesellschaftliche Segregation spiegelt sich auch in der horizontalen und vertikalen Segregation des Arbeitsmarktes wider – letzterer ist demnach geschlechtsspezifisch strukturiert (vgl. Wastl-Walter 2010: 89ff). Diesem Aspekt wurde anhand der Analyse des strukturellen Kontexts nachgegangen. Hinsichtlich der horizontalen Segregation stellte sich heraus, dass das Berufsspektrum von Frauen wesentlich kleiner als das von Männern ist. Die Zugänglichkeit des regionalen Arbeitsmarkts für Frauen wurde u.a. im Hinblick auf die Erwerbsarbeitszeiten untersucht. Hierbei zeigt sich, dass Frauen zum einen durchschnittlich weniger Stunden als Männer einer Erwerbsarbeit nachgehen, zum anderen, dass es notwendig ist, zwischen ost- und westdeutsch sozialisierten Frauen zu unterscheiden, da letztere mit einer überwiegend verfolgten Teilzeitarbeit immer noch dem „Familienmodell des männlichen Ernährers“ verhaftet scheinen. Die identifizierten Teilzeitarbeitsmöglichkeiten für Frauen müssen deshalb im gesamtgesellschaftlichen Kontext genauso kritisch betrachtet werden wie die weibliche Beschäftigung in den so bezeichneten „Frauenberufen“. Hierzu muss angemerkt werden, dass beide Beschäftigungsformen die traditionellen Geschlechterrollen fortschreiben. Trotzdem lassen sich diese Arbeitsformen nicht einfach verurteilen, da sie für viele Frauen in dem hier betrachteten räumlichen Kontext die einzige Möglichkeit darstellen, überhaupt am Erwerbsleben teilzunehmen. Auf der anderen Seite zementiert die Teilzeitarbeit die weibliche Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit und verhindert eine Umverteilung der Zuständigkeiten innerhalb der Reproduktionsarbeit. Relativierend muss im Hinblick auf die Teilzeit erwerbstätigen Frauen angemerkt werden, dass es sich hierbei nicht immer um gesellschaftlich normative Zu-

schreibungen handelt, sondern dass diese Arbeitsform oftmals von den Betroffenen selbst gewählt wird. Die Frage nach der Freiwilligkeit der Lebensführungen konnte im hier untersuchten Kontext jedoch nicht tiefgehend behandelt werden.

Das flächendeckende Betreuungsangebot wirkt sich positiv auf die Möglichkeiten von Frauen aus, einer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Doch auch dieses erlaubt denjenigen Personen, die für die Kinderbetreuung und -begleitung zuständig sind, in den meisten Fällen keine Vollzeiterwerbstätigkeit, so dass auch dieses Angebot verbessert werden kann.

Wie die Erwerbsarbeitszeit wird auch die Reproduktionsarbeitszeit von den Familienmodellen der beiden ehemaligen deutschen Staaten beeinflusst. Die Ergebnisse zeigen, dass die weibliche Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit sowohl in den Geschlechterrollen der DDR als auch (erwartungsgemäß) in denen der BRD verankert war und bis heute in den alltäglichen Haushaltsarrangements weiterverfolgt wird. Diese Zuständigkeit gilt sowohl für das Familienmodell der „Doppelverdiener/innen“ wie für das der „männlichen Versorger“. Diese Modelle scheinen einen Einfluss auf den Umfang der geleisteten Reproduktionsarbeit zu haben, da westdeutsch sozialisierte Frauen (immer noch) ungleich mehr Zeit für diese Arbeitstätigkeiten aufwenden. Somit wurde bestätigt, dass eine einzig auf weibliche Vollbeschäftigung zielende Gleichberechtigung nicht umfassend genug ist, sondern dass hierfür die traditionellen Rollenbilder verändert werden müssen. Anzeichen einer „Krise der Reproduktionsarbeit“, welche mit einem veränderten Verständnis von geschlechtlicher Arbeitsteilung einhergeht, ließen sich auf Grundlage der Interviewaussagen nicht erkennen.

Für die unterschiedlichen Erwerbs- und Reproduktionsarbeitszeiten sind nicht die Geschlechter, sondern die Geschlechterrollen verantwortlich. Ergänzend muss hierzu der männlichen Perspektive auf Arbeitsteilung Beachtung geschenkt werden, welche auch nicht ausschließlich von einem Einverständnis mit der traditionellen Rollenverteilung geprägt ist. Durch die Festschreibung der Arbeitszuständigkeiten wird Männern die Möglichkeit eines „weiblichen“ Lebensentwurfs erschwert, da dieser von der Unternehmensseite aus nur selten akzeptiert wird. Grundsätzlich kann die Ursache der sich fortsetzenden traditionellen Geschlechterrollen in dem immer noch gravierend unterschiedlichen Lohnniveau von Männern und Frauen gesehen werden, so dass logisch nachvollziehbare haushaltsökonomische Entscheidungen zu herkömmlichen Arbeitsteilungen führen.

Die klassische geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und die damit einhergehende Manifestation der traditionellen Geschlechterrollen sind somit grundsätzlich sozial und nicht räumlich beeinflusst. Am Beispiel des Berliner Umlandes wurde jedoch deutlich, dass der strukturelle Kontext die bereits vorhandenen traditionellen Geschlechterrollen nochmals verstärkend beeinflussen kann.

Eng mit der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung verbunden ist die Arbeitsmobilität. Bestätigen deutschlandweite Erhebungen die geringere Pkw-Verfügbarkeit von Frauen und konstatieren eine damit verbundene Mobilitäts-Benachteiligung, so können diese starken

Differenzen nicht für die betrachteten Untersuchungsgebiete festgestellt werden. Hier nutzen nur geringfügig weniger Frauen den Pkw als alltägliches Fortbewegungsmittel, was bewirkt, dass auch die Geschwindigkeit, mit der sie Wege zurücklegen, entgegen gängiger Mobilitätsannahmen nicht langsamer als die von Männern ist. Diesbezüglich können die Einschränkungen, denen Frauen ausgesetzt sind, als nicht sehr ausgeprägt bewertet werden. Schwierig ist zu beurteilen, ob es sich hierbei um eine weibliche „Zwangsmotorisierung“ handelt, welche dem schlechten ÖPNV-Angebot geschuldet ist.

Aus der defizitären Ausstattung des Berliner Umlandes mit (frauentypischen) Arbeitsplätzen resultieren vergleichsweise lange Pendelzeiten der Umlandbewohner/innen, welche sich insgesamt nicht stark zwischen Männern und Frauen unterscheiden. Interessant ist, dass Geschlechterrollen bei ostdeutsch sozialisierten Frauen, jedoch nicht bei westdeutsch sozialisierten Frauen, einen signifikanten Einfluss auf Pendelzeiten ausüben. Aufgrund der damit verbundenen verstärkten Erwerbsarbeitszeitverkürzung bei westdeutsch sozialisierten Müttern wird einmal mehr deutlich, dass die „Alltagspflocke“ Arbeit und Mobilität bei der Suche nach geschlechtsspezifischen Einflüssen des Raumes gemeinsam betrachtet werden müssen. Das Koppeln von Wegen kann hingegen nicht als gleichrangige Strategie von Frauen gelten, massive Zeitersparnis im Alltag zu erwirken – auch wenn es zu einem entzerrteren Tagesablauf führt.

Neben der geringen Ausstattung mit Arbeitsstätten in Wohnortnähe kann die Zuständigkeit vorrangig der Mütter für die Begleitmobilität der Kinder als wesentlicher einschränkender Faktor für den Alltag der meisten Umlandbewohnerinnen gelten, so dass die Mehrheit der Frauen aufgrund ihrer Geschlechterrollen hier eindeutig *constraints* ausgesetzt ist. Die Annahme, dass das suburbane Wohnen für Frauen oftmals mit der Rolle der „Familienchauffeurinnen“ einhergeht, entspricht also auch im Berliner Umland der Realität.

Die Voraussetzungen für die Bildung von lokalem Sozialkapital können als gut, aber nicht als optimal bewertet werden. Diesbezüglich bietet die räumliche Ausstattung der Untersuchungsgebiete zu wenige Gelegenheiten zu Kommunikation und Zusammenkünften. Auch die Bevölkerungsstruktur zeigt sich nicht so homogen wie in suburbanen Gebieten der alten Bundesländer. Die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet und den nachbarschaftlichen Bindungen ist hingegen hoch.

Frauen verbringen täglich mehr Zeit im Quartier, was unter anderem ihre vermehrten Sozialkontakte in den Wohngebieten begründet. Interessant ist hierbei, ob sie diese Kontakte auch für Alltagserleichterungen und damit im Sinne einer Sozialkapital-Ressource nutzen können. Die Ergebnisse zeigen, dass das zivile Engagement für Belange des Wohngebiets nicht sehr stark ausgeprägt ist. Daneben wird deutlich, dass nachbarschaftliche Hilfe zwar in Anspruch genommen wird, diese jedoch vorrangig auf Zweier-Beziehungen gründet. Damit ist das lokale Sozialkapital von Frauen zwar stärker als das von Männern, aber insgesamt nur gering ausgebildet.

Die Ausbildung und Stärkung des vorrangig weiblichen lokalen Sozialkapitals muss jedoch auch kritisch betrachtet werden. Es besteht hier die Gefahr, dass sich traditionelle, d.h. fordistische Rollenbilder reetablieren. Während bei den Frauen durch Kontakte im Wohngebiet die Identität als Haus- und Familienperson gestärkt wird, verfestigt sich für den Mann das Bild des Haupternährers. Das Sozialkapital von Frauen scheint zunächst positiv für das Gemeinwohl zu sein, da grundsätzlich mit der Intensität der Bindungen auch die Bereitschaft steigt, sich für kollektive Anliegen zu engagieren. Sind die sozialen Bezüge und damit der Zugang zu lokalem Sozialkapital aber einmal über die Frauen hergestellt und gefestigt, ist es fraglich, ob Männer zu späteren Zeitpunkten ebenfalls vernetzende Aufgaben am Wohnort, welche häufig mit Tätigkeiten der Reproduktionsarbeit verbunden sind, übernehmen. Der Aufbau der Netzwerke ist an die Person der Frau gebunden und nicht übertragbar. Durch sie wird der Zugang zum lokalen Sozialkapital der Gemeinschaft am Wohnort hergestellt, sie ist sozusagen „Gatekeeperin“ der Mikrogruppe Familie. Da vornehmlich Frauen lokales Sozialkapital nutzen wie generieren, wird ein Rollentausch mit der Zeit zunehmend unwahrscheinlicher. Kritisch betrachtet kann man hier von einem sich selbst verstärkenden Effekt der Zuständigkeit für Reproduktionsarbeit durch den Zugang zu lokalem Sozialkapital sprechen.

Eine weitere Kritik kann an der Identifizierung der Sozialkapital-Ressourcen zum Ausgleich raum- und verkehrsplanerischer Defizite geübt werden. Hierbei besteht die Gefahr, dass die Planung ihren Zuständigkeiten nicht nachkommt, da diese durch ziviles Engagement substituiert werden. Eine defizitäre Ausstattung mit (Verkehrs-)Infrastruktur kann und soll jedoch nicht von Bewohner/innen ausgeglichen werden – lokales Sozialkapital sollte nur unterstützend wirken.

7.2 Weiterer Forschungsbedarf

Die erzielten Ergebnisse lassen einige Fragen offen bzw. neue entstehen, so dass sich hieraus weiterer Forschungsbedarf ergibt.

Zum einen stellt sich die Frage bezüglich der Generalisierbarkeit der Ergebnisse für suburbane Gebiete - auch deshalb, da es sich bei dem betrachteten Gebiet um eine überaus monozentrisch strukturierte Region handelt. Neuere Forschungen lösen die Dichotomie der an urbane und suburbane Wohnorte gebundenen Lebensweisen und -einstellungen auf und thematisieren die suburbanen Lebensstile innerstädtischer Bewohner/innen beziehungsweise die urbanistischen Lebensstile der Suburbaniten (vgl. Frank 2011). Bezogen auf erstere stellt Frank dar, dass die urbane Bevölkerungsgruppe der jungen Mittelschicht-Familien bei ihrer innerstädtischen Wohnungssuche genauso nach ethnischer, demographischer und sozioökonomischer Homogenität strebt wie es klassischerweise für Suburbaniten angenommen wird. Um der in der vorliegenden Arbeit gestellten Frage nach der Wirkungsweise sozialer und struktureller Kontexteffekte nachzugehen wäre es interessant, die umfassende Arbeits-

teilung zwischen Männern und Frauen in diesen „suburban“ homogenen, innerstädtischen Quartieren zu untersuchen. Hierbei könnte vor allem der Einfluss der Nähe zu Erwerbsarbeitsstätten herausgestellt und somit „kontrolliert“ werden, ob die räumliche Ausstattung Frauen tatsächlich zu Teilzeittätigkeiten oder/und unterwertigen Beschäftigungen in Wohnortnähe „zwingt“. Hierbei ist anzunehmen, dass den Lebensstilen als erklärende Variable ein hoher Stellenwert zukommt.

Bezüglich der weiblichen Strategien als Reaktion auf die schlechte bzw. nicht passgenaue Ausstattung mit Erwerbsarbeitsstätten besteht hinsichtlich der Unterschiede zwischen west- und ostdeutsch sozialisierten Frauen Forschungsbedarf. Ein prägnantes Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist, dass ostdeutsch sozialisierte Mütter verstärkt unter ihrer Qualifikation in Wohnortnähe und vorwiegend in Vollzeit arbeiten, während westdeutsch sozialisierte Mütter eher in Teilzeit, dafür jedoch ihrer Qualifikation entsprechend und daher in Berlin einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Da sich dieses Ergebnis nur auf geringe Fallzahlen stützt, wären hierzu quantitativ größer angelegte Forschungen wünschenswert, auf Grundlage derer man die These absichern oder verwerfen könnte, dass es sich hierbei um typisch ost- oder westdeutsche Strategien handelt.

In jedem Fall gilt, dass es öfter die Frauen sind, die Zeiten und Orte von Erwerbsarbeit den Familienbelangen anpassen. Interessant ist hierbei die Frage, in welcher Weise die von Frauen gelebten Familienmodelle von ihren ursprünglichen Lebensentwürfen abweichen und damit, ob sich der suburbane Wohnort für sie als „Re-Traditionalisierungsfalle“ entpuppt. Hierzu wären Interviews wünschenswert, die schwerpunktmäßig die Diskrepanz zwischen „Wunsch“ und „Wirklichkeit“ analysieren. Eine ähnlich zusammengesetzte Stichprobe wie die vorliegende würde ich hierfür als sinnvoll erachten, da somit den durch die unterschiedliche Sozialisation produzierten weiblichen Selbstbildern Rechnung getragen werden würde.

Zwischen den einzelnen Untersuchungsgebieten und dem Handeln der Bewohner/innen bezogen auf das spezifische Ausstattungssetting konnten auf Grundlage der qualitativen Daten keine Vergleiche angestellt werden. Hierfür wäre es notwendig gewesen, in jedem Untersuchungsgebiet mehrere Interviews zu führen, was aber aufgrund des hier angewendeten Methodenmixes unterblieb. Wünschenswert wäre deswegen eine stärker qualitativ ausgerichtete Forschung, welche auf das Erforschen der spezifischen räumlichen Auswirkungen auf individuelle Motive und Handlungsmöglichkeiten fokussiert.

Bezüglich der Alltagsmobilität wurde in der vorliegenden Untersuchung vornehmlich die soziale Dimension betrachtet. Hier bietet sich eine Ergänzung insbesondere der ökologischen Aspekte an, da eine defizitäre Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs nicht nur einer eventuell vorhandenen weiblichen Mobilitätspräferenz diametral entgegensteht, sondern natürlich auch durch die gleichbleibend starke Förderung des MIV ökologisch bedenklich ist. Auch die ökonomischen Aspekte müssen bei einer Suche nach passenden Verkehrsangeboten im suburbanen Raum eine Rolle spielen, so dass sich weitere Mobilitätsforschun-

gen im Berliner Umland dem Zusammenwirken dieser drei Säulen der Nachhaltigkeit widmen sollten. Eine Frage ist in diesem Zusammenhang sicherlich, ob der postsuburbane Grad der räumlichen Ausstattung mit Erwerbsarbeitsstätten einen Einfluss auf den induzierten Verkehr hat.

7.3 Praxisrelevante Schlussfolgerungen

Grundsätzlich schließe ich mich der momentan unter Stadtforscher/innen verbreiteten Aufforderung an, Suburbia endlich aktiv zu steuern und zu gestalten und nicht mehr nur als Ergänzungsraum der Städte anzusehen. Trotz des Abgesangs auf diese Wohn- und Lebensform und die gleichzeitige Heraufbeschwörung von Re-Urbanisierungstendenzen, welche die vormals für einen suburbanen Wohnort prädestinierten Familien abzöge, besteht dieser Trend ungehindert fort. Dabei muss beachtet werden, dass sich auch Suburbia – unabhängig von räumlichen Postsuburbanisierungstendenzen – im Wandel befindet, was grundsätzlich mit postfordistischen Ausprägungen, und hier insbesondere der verstärkten Erwerbstätigkeit von Frauen, einhergeht. Aus diesem Grund muss eine Gestaltung und damit verbundene Qualifizierung Suburbias verstärkt die soziale Pluralität in den Blick nehmen und müssen von Planungsseite vor allem auch genderspezifische Bedürfnisse berücksichtigt werden. Für den hier betrachteten Untersuchungsraum ergeben sich daraus folgende konkrete Gestaltungspotenziale bzw. Handlungsvorschläge.

Zum einen muss durch ein besseres wohnortnahes Angebot die Erwerbsbeteiligung von Frauen erleichtert werden. Da es sich im Berliner Umland um eine vergleichsweise wirtschaftsschwache Region handelt, wäre die Forderung nach einer besseren Ausstattung mit höher qualifizierten Tätigkeiten im Dienstleistungssektor ziemlich realitätsfern, obwohl für eine Gestaltung bzw. Qualifizierung Suburbias gängigerweise eine stärkere Durchmischung der Funktionen und eine Verdichtung der Bebauung gefordert wird. Diese Aspekte könnten für das Berliner Umland im Hinblick auf die Neuausweisung/-errichtung von Wohngebieten relevant sein, damit sich zukünftige Bewohner/innen nicht vor die gleichen Schwierigkeiten gestellt sehen. Würden bereits bestehende Gebiete verdichtet werden, anstatt neue auf die grüne Wiese zu setzen, so würde sich auch ein Ausbau der Verkehrs- und sonstigen Infrastruktur für bestimmte räumliche Einheiten mehr „lohnen“ und somit würden „neue“ und „alte“ Suburbia-Bewohner/innen von dieser Verdichtung profitieren.

Da im Moment eine Neuschaffung von Erwerbsarbeitsplätzen in Wohnortnähe nicht wahrscheinlich ist, erscheint es mir umso wichtiger, dass sich das sonstige Umfeld supportiv hinsichtlich einer Erwerbstätigkeit von Müttern darstellt. Hierbei muss vor allem die Kinderbetreuungssituation in den Blick genommen und darf sich nicht auf der Übernahme des „guten Betreuungssystems der DDR“ ausruhen werden. Grundsätzlich und vor allem im Vergleich mit demjenigen der alten Bundesländern gilt dieses zwar als vorbildlich, doch in dem speziellen suburbanen Raumkontext lassen sich auch hier Verbesserungen im Hinblick auf den

Alltag der Mütter erwirken. Aufgrund der vergleichsweise langen Pendelzeiten wäre hier eine Anpassung der Öffnungszeiten notwendig. Grundsätzlich gilt, dass passgenaue Angebote auf der Kommunikation zwischen Betreuungseinrichtungen und Eltern beruhen, welche hier –in stärkerem Ausmaß als bisher – angestrebt werden sollte.

Außerdem ist eine „gendergerechte“ Gestaltung Suburbias eng mit einer Gestaltung des Mobilitätsangebots verbunden. Auch hierbei muss die soziale Dimension von Verkehr beachtet und müssen geschlechtsrollenspezifische Mobilitätsbedürfnisse einbezogen werden. Eine passgenauere Planung könnte die Lebensumstände verschiedener Gruppen, also auch von Müttern und Kindern/Jugendlichen, besser berücksichtigen. Bisher wird für den suburbanen Raum insbesondere von feministischen Verkehrsplanerinnen kritisiert, dass sich hier an dem Leitbild des Vollzeit beschäftigten männlichen Arbeitnehmers, der sich vorrangig zwischen Wohn- und Arbeitsort bewegt, orientiert wird. Wie gezeigt wurde, gestaltet sich aber insbesondere die Alltagsmobilität von Müttern komplexer – diese muss nun endlich mit in die Planung einbezogen werden, um auch eine Mobilität jenseits des morgendlichen und abendlichen Pendelns zum/vom innerstädtischen Arbeitsplatz zu ermöglichen. Diese Forderung ist stark mit einem notwendigen Ausbau eines flexiblen ÖPNV-Angebots in Suburbia verbunden. Neben ökologischen Gesichtspunkten würde hierdurch insbesondere für Frauen die Möglichkeit geschaffen werden, sich alternativ zum Pkw fortzubewegen, da sie grundsätzlich und auch in der hier betrachteten Stichprobe ÖPNV-affiner sind. Mindestens genauso wichtig wie Suburbias Frauen sind jedoch meines Erachtens Suburbias Kinder und Jugendliche als Zielgruppe des ÖPNV, wodurch die Mobilitätswänge der Mütter, welche durch die Begleitmobilität entstehen, abgebaut werden könnten. Es wurde anhand der empirischen Ergebnisse herausgestellt, dass Mütter das lokale Sozialkapital in Bezug auf sie entlastende Fahrgemeinschaften nicht genügend nutzen. An dieser Stelle muss jedoch wiederholt betont werden, dass diese Fahrgemeinschaften nicht den schlecht ausgebauten ÖPNV substituieren, sondern nur ergänzend zu einem gut ausgebauten Verkehrsnetz eingesetzt werden sollten. Insgesamt wird deutlich, dass im Berliner Umland nur mit einer integrierten Querschnittsplanung auf die verschiedenen Bedürfnisse der Bewohner/innen reagiert werden kann.

Grundsätzlich gilt jedoch, dass auf kleiner räumlicher Maßstabsebene auch nicht das ausgeglichen werden kann, was gesamtgesellschaftlicher Änderungen und damit Impulse aus der Politik bedarf. Es wurde anhand ausgewählter Untersuchungsgebiete des Berliner Umlandes verdeutlicht, dass Frauen auch heute und auch in einem postsozialistischen Kontext diejenigen sind, welche sich durch Einschränkungen hinsichtlich ihrer Erwerbsarbeit auszeichnen. Dabei wurde für verschiedene Bereiche gezeigt, dass sie nicht qua Geschlecht sondern qua Geschlechterrolle benachteiligt werden. Somit wird deutlich, dass insbesondere dann, wenn es sich um Familien handelt, haushaltsökonomische Entscheidungen getroffen werden. Aus diesem Grund scheint eine „Re-Traditionalisierung“ von Geschlechterrollen so lange wahrscheinlich, so lange die vertikale Segregation auf dem Arbeitsmarkt fortbesteht und das

Lohnniveau von Frauen derart drastisch unter dem der Männer verbleibt. Von entscheidender Bedeutung ist, dass bei Diskussionen über Geschlechtergerechtigkeit in der Erwerbsbeteiligung immer auch die genderspezifischen Zuständigkeiten der Reproduktionsarbeit mitgedacht und nicht als Obliegenheit der Individuen in die Privatsphäre verbannt werden. Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung bestätigen, dass diese beiden Arbeitssphären nicht unabhängig voneinander betrachtet werden dürfen.

Aufgrund dieser essentiellen gesellschaftlichen und politischen Dimensionen wird deutlich, dass es sich hierbei nicht um ein genuin suburbanes Problem handelt – auch wenn an der Argumentation festgehalten wird, dass der räumliche Kontext Genderungleichheiten verstärken kann.

Abschließend muss betont werden, dass pauschale frauenfeindliche Zuschreibungen zu suburbanen Raumstrukturen nicht haltbar sind. Es war ein Anliegen dieser Untersuchung zu verdeutlichen, dass nur eine räumliche Analyse auf kleiner Maßstabsebene die spezifisch wirkenden Restriktionen herausstellen kann. An Stelle der Annahme eines für alle suburbanen Gebiete gültigen Images sollten wir diese Räume näher betrachten und ihre Besonderheiten erfassen – denn nur einer Kenntnis dieser räumlichen Einheiten kann auch eine passgenaue und gendergerechte Gestaltung folgen.

Literaturverzeichnis

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.) (1996): Agglomerationsräume in Deutschland. Ansichten, Einsichten, Aussichten. Forschungs- und Sitzungsberichte. Hannover.
- Albers, K.; Bahrenberg, G. (1999): Siedlungsstruktur und Verkehr in der Stadtregion. Eine Analyse der Entwicklung 1970 - 1987 am Beispiel des Berufsverkehrs in der Region Bremen. Arbeitspapiere, Universität Bremen, ZWE Arbeit und Region, 37.
- Alexander, D.; Tomalty, R. (2003): Fostering an environment for sustainability. In: CoGen, Jg. 1.
- Allmendinger, J. (2009): Frauen auf dem Sprung. Wie junge Frauen leben wollen. Die Brigitte-Studie. München.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2010): Statistik Berlin Brandenburg. Potsdam (4). Online verfügbar unter http://statistik-berlin-brandenburg.de/produkte/Zeitschrift/2010/HZS_1004.pdf (12.04.2011).
- Anderson, B. (2000): Doing the Dirty Work? The global politics of domestic labour. London: Zed Books Ltd.
- Aring, J.; Herfert, G. (2001): Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 43–56.
- Auge, M. (1995): Non-places: Introduction to the Anthropology of Supermodernity. London: Verso.
- Bähr, J. (2004): Bevölkerungsgeographie. Stuttgart: Ulmer.
- Bäschlin, E. (2010): Es gibt keinen Grund, nicht mehr Feministin zu sein - weder in Geographie noch in Gesellschaft. Konferenz „Bäschlin Lecture: Feministische und Gender Geographien“, Vortrag vom 16.01.2010. Bern.
- Bäschlin, E.; Meier, V. (1995): Feministische Geographie - Spuren einer Bewegung. In: Geographische Rundschau, H. 4, S. 248–251.
- Bäschlin Roques, E. (1993): Von "Ökologie" bis "Arbeit". Aspekte feministischer Geographie. In: Blattmann, L., Kreis-Schinck, A.; Liebig, B.; Schaforth (Hg.): Feministische Perspektiven in der Wissenschaft. Zürich: vdf Verlag der Fachvereine, S. 125–138.
- Bauhardt, C. (2006): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Ergebnisse und Perspektiven feministischer Verkehrsforschung und -kritik. In: Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Demografischer Wandel. Die Stadt, die Frauen und die Zukunft. Düsseldorf, S. 385–398.
- Bauhardt, C.; Becker, R. (Hg.) (1997): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung. Pfaffenweiler: Centaurus-Verlagsgesellschaft (Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 7).
- Becker, R. (1994): Vom Fleischverbrauch der Vegetarierinnen. Anmerkungen zu einigen weitverbreiteten Argumentationslinien der feministischen Verkehrsplanungsdiskussion. In: Frei-Räume. Streitschrift der Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen - FOPA e.V., H. 7, S. 39–48.
- Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C., Hunecke, M. (Hg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Beckmann, K. J.; Witte, A. (2006): Praxisrelevante Schlussfolgerungen. In: Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C., Hunecke, M. (Hg.): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Beik, U.; Spitzner, M. (1999): Rahmenbedingungen der Arbeitsmobilität, Teil Reproduktionsarbeitsmobilität. In: Hesse, M.; Spitzner, M. (Hg.): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Teilprojekt 5, Projektbereich B. Wuppertal: Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie (Forschungsberichte/Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität; Bd. 5: Rahmenbedingungen der Mobilität in Stadtregionen), S. 41–140.

- Beyer, W.; Schulz, M. (2001): Berlin - Suburbanisierung auf Sparflamme?! In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 123–150.
- Bilden, H. (1991): Geschlechtsspezifische Sozialisation. In: Hurrelmann, K.; Ulich, D. (Hg.): Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. Weinheim/Basel, S. 279–301.
- Blankennagel, J. (1999a): Anwohner wollen keine Altöl-Anlage. Wachsende Kritik an Planungen für das Gewerbegebiet Heidekrug. In: Berliner Zeitung, 06.09.1999. Online verfügbar unter <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/1999/0906/lokales/0052/index.html> (12.04.2011).
- Blankennagel, J. (1999b): Investor zum Rückzug gezwungen. Bürgerproteste verhindern Bau einer Recyclinganlage für Altöl. In: Berliner Zeitung, 04.11.1999. Online verfügbar unter <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/1999/1104/lokales/0051/iindex.html>. (12.04.2011)
- Blattmann, L. et al. (Hg.) (1993): Feministische Perspektiven in der Wissenschaft. Zürich: vdf Verlag der Fachvereine.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hg.) (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf (04.02.2011).
- Bock, S.; Heeg, S.; Rodenstein, M. (1996): Reproduktionsarbeitskrise und Stadtstruktur. Zur Entwicklung von Agglomerationsräumen aus feministischer Sicht. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): Agglomerationsräume in Deutschland. Ansichten, Einsichten, Aussichten. Forschungs- und Sitzungsberichte. Hannover, Bd. 199, S. 26–50.
- Bock, S. (1997): Reproduktionsarbeitskrise und Stadtstruktur. Zur Entwicklung von Agglomerationsräumen aus feministischer Sicht. In: Bauhardt, C.; Becker, R. (Hg.): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung. Pfaffenweiler: Centaurus-Verlagsgesellschaft (Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 7), S. 33–52.
- Bogai, D.; Wiethölter, D. (2009): Die Arbeitsmarktsituation für Frauen in Berlin-Brandenburg. Nürnberg. (IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz Berlin-Brandenburg, 01/2009.)
- Bogai, D.; Carstensen, J.; Wiethölter, D. (2010): Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2009. Nürnberg. (IAB-regional Berlin-Brandenburg, 03/2010). Online verfügbar unter http://doku.iab.de/regional/BB/2010/regional_bb_0310.pdf (12.04.2011).
- Böhler, S. (2006): Ergebnisse zur Begleitmobilität von Kindern. Arbeitspapier. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Online verfügbar unter <http://eco.psy.ruhr-uni-bochum.de/mobilanz/pdf/begleitverkehr.pdf> (04.02.2011).
- Bontje, M.; Burdack, J. (2005): Edge Cities, European Style: Examples from Paris and the Randstad. In: Cities, Jg. 22, H. 4, S. 317–330.
- Borsdorf, A. (2004): On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. In: Borsdorf, A.; Zembri, P. (Hg.): European Cities: Insights on Outskirts. Structures. Paris, S. 2–28.
- Borsdorf, A.; Zembri, P. (Hg.) (2004): European Cities: Insights on Outskirts. Structures. Paris.
- Bounds, M. (2004): Urban social theory. City, self, and society. South Melbourne, Victoria: Oxford University Press.
- Bourdieu, P. (1983): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital und soziales Kapital. In: Kreckel, R. (Hg.): Soziale Ungleichheiten. Göttingen (Soziale Welt, Sonderband 2), S. 183–198.
- Brake, K. (2006): Der suburbane Raum. Zwischen "Appendix" und "Abkopplung"? Ein Beitrag zur aktuellen Standortbestimmung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, H. 4, S. 401–414.
- Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich.
- Budde, G.-F. (1997): Frauen arbeiten. Erwerbstätigkeit in Ost- und Westdeutschland nach 1945. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht (Sammlung Vandenhoeck).

- Bundesagentur für Arbeit (1988): Klassifizierung der Berufe. Systematisches und alphabetisches Verzeichnis der Berufsbenennungen. Überarbeitete Fassung der Berufsklassen mit Zuordnung zu Berufsbenennungen für die Statistik der Bundesanstalt für Arbeit. Online verfügbar unter <http://www.pub.arbeitsagentur.de/hst/services/statistik/interim/grundlagen/klass-berufe/kldb1988/index.shtml> (12.04.2011).
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2007): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3).
- Burdack, J. (2001): Die städtische Peripherie zwischen "suburbanen" und "postsuburbanen" Entwicklungen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Jg. 75, H. 2/3, S. 188–196.
- Burdack, J.; Hesse, M. (2006): Reife Stagnation oder Wende? Perspektiven zur Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt. Ein Überblick zum Stand der Forschung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Jg. 80, H. 4, S. 381–399.
- Burdack, J. (Hg.) (2005): Europäische metropolitane Peripherien. Leipzig: Selbstverlag Leibniz-Institut für Länderkunde (Beiträge zur regionalen Geographie).
- Burdack, J.; Herfert, G. (1998): Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte. In: Europa Regional, Jg. 6, H. 2, S. 26–44.
- Camstra, R. (1994): The Geodemography of Gender. Spatial behaviour of working women. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Jg. 85, H. 5, S. 434–445.
- Camstra, R. (1996): Commuting and Gender in a Lifestyle Perspective. In: Urban Studies, Jg. 33, H. 2, S. 283 – 300.
- Cervero, R. (1989): Jobs-Housing balancing and regional mobility. In: Journal of the American Planning Association, Jg. 55, S. 136–150.
- Cervero, R.; Wu, K.-L. (1998): Sub-centring and commuting: Evidence from the San Francisco Bay Area, 1980-90. In: Urban Studies, Jg. 35, S. 1059–1076.
- Coleman, J. (1988): Social Capital in the Creation of Human Capital. In: American Journal of Sociology, Jg. 94 (Supplement), S. S95-S120.
- Coleman, J. (1991): Grundlagen der Sozialtheorie. München (1: Handlungen und Handlungssysteme).
- Cornelißen, W. (Hg.) (2005): Gender-Datenreport. 1. Datenreport zur Gleichstellung von Frauen und Männern in der Bundesrepublik Deutschland. München: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.
- Czyganowski, S.; Hesse, M. (1999): Arbeitsmobilität - Teil Erwerbsarbeitsmobilität. In: Hesse, M.; Spitzner, M. (Hg.): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Teilprojekt 5, Projektbereich B. Wuppertal: Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie (Forschungsberichte/Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität; Bd. 5: Rahmenbedingungen der Mobilität in Stadtregionen), S. 1–39.
- Dear, M. (2003): The Los Angeles School of Urbanism: An Intellectual History. In: Urban Geography, Jg. 24, H. 6, S. 493–509.
- Dear, M. (2005): Die Los Angeles School of Urbanism. In: Geographische Rundschau, Jg. 57, H. 1, S. 30–37.
- Dölling, I. (2003): Ostdeutsche Geschlechterarrangements in Zeiten des Neoliberalismus. In: Potsdamer Studien zur Frauen- und Geschlechterforschung (e.V.) (Hg.): Geschlechterverhältnisse in Ostdeutschland. Potsdam (Potsdamer Studien zur Frauen- und Geschlechterforschung), S. 7–33.
- Dressel, C. (2005): Erwerbstätigkeit - Arbeitsmarktintegration von Frauen und Männern. In: Cornelißen, W. (Hg.): Gender-Datenreport. 1. Datenreport zur Gleichstellung von Frauen und Männern in der Bundesrepublik Deutschland. München: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, S. 99–158.
- Einig, K.; Pütz, T. (2007): Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3), S. 73–91.
- England, K. V. A. (1993): Suburban pink collar ghettos: the spatial entrapment of women? In: Annals of the Association of American Geographers, Jg. 83, H. 2, S. 225–242.

- Faßmann, H.; Klagge, B.; Meusburger, P. (2006): Arbeit und Lebensstandard – eine Einführung. In: Institut für Länderkunde, Leipzig (Hg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Arbeit und Lebensstandard. Heidelberg/Berlin: Spektrum Akademischer Verlag, S. 12-17.
- Farwick, A. (2003): Segregierte Armut und soziale Benachteiligung. Zum Einfluss von Wohnquartieren auf die Dauer von Armutslagen. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 3/4, S. 175-185.
- Fishman, R. (1990): Megalopolis Unbound. In: Kasinitz, P. (Hg.) (1995): Metropolis. Centre and Symbol of our Times. Houndmills et al., S. 395-412.
- Flade, A. (1999a): Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen. In: Flade, A.; Limbourg, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich, S. 137-151.
- Flade, A. (1999b): Begleitung und Transport von Kindern. In: Flade, A.; Limbourg, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich, S. 257-262.
- Flade, A.; Limbourg, M. (Hg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich.
- Fleischmann, K.; Meyer-Hanschen, U. (2005): Stadt Land Gender. Einführung in feministische Geographien. Königstein/Taunus: Helmer.
- Flick, U.; Kardorff, E. v.; Steinke, I. (Hg.) (2004): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.
- Fliegner, S. (2002): Car Sharing als Alternative? Mobilitätsbasierte Potenziale zur Autoab-schaffung. Mannheim. (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).
- Frank, S. (2003): Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Großstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts. Opladen: Leske + Budrich (Stadt, Raum und Gesellschaft, 20).
- Frank, S. (2005): Gender Trouble in Paradise. Das nordamerikanische Suburbia im Wandel. In: Berliner Journal für Soziologie, Jg. 15, H. 1, S. 103-120.
- Frank, S. (2011): Je näher man hinschaut, desto fremder schaut es zurück. Aktuelle Diskussionen um Suburbanisierung und Gentrifizierung. In: Herrmann, H.; Keller, C.; Neef, R.; Ruhne, R. (Hg.): Die Besonderheit des Städtischen. Entwicklungslinien der Stadtgeographie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Franzen, A.; Freitag, M. (Hg.) (2007): Sozialkapital. Grundlagen und Anwendungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Friedan, B. (1966): Der Weiblichkeitswahn oder die Selbstbefreiung der Frau. Ein Emanzipationskonzept. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.
- Friedan, B. (1983): The Feminine Mystique. New York: Dell Publishing.
- Friedrich-Ebert-Stiftung (Hg.) (2006): Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im öffentlichen Personennahverkehr. Online verfügbar unter <http://library.fes.de/pdf-files/do/03861.pdf> (12.04.2011).
- Friedrichs, J. (1995): Stadtsoziologie. Opladen: Leske + Budrich.
- Friedrichs, J.; Blasius, J. (2000): Leben in benachteiligten Wohngebieten. Opladen: Leske + Budrich.
- Friedrichs, J.; Oberwittler, D. (2007): Soziales Kapital in Wohngebieten. In: Franzen, A.; Freitag, M. (Hg.): Sozialkapital. Grundlagen und Anwendungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 450-487.
- Gans, H. J. (1969): Die Levittowner. Soziographie einer ‚Schlafstadt‘. Gütersloh: Bertelsmann.
- Gans, P. (2005): Stadt und Umland. Entwicklungen, Probleme und Gestaltungsmöglichkeiten. In: Geographische Rundschau, Jg. 57, H. 3, S. 10-19.
- Garreau, J. (1991): Edge City. Life on the New Frontier. New York: Doubleday.
- Gebhardt, D. (2009): Feine und große Unterschiede - Lebensstile und Handlungslogiken der Wohnmobilität in Berlin. Dissertation Humboldt-Universität zu Berlin, Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät II. Berlin.
- Gebhardt, D.; Joos, M.; Martin, N. (2005): Living the Compact City? Planning Paradigm and Real-Life Mobility. In: Die Erde, Jg. 136, H. 3, S. 267-290.

- Gebhardt, H.; Warneken, B. J. (Hg.) (2003): Stadt, Land, Frau. Interdisziplinäre Genderforschung in Kulturwissenschaft und Geographie ; Heidelberg: Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität (Heidelberger Geographische Arbeiten, 117).
- Geier, S.; Holz-Rau, C.; Krafft-Neuhäuser, H. (2001): Randwanderung und Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 53, S. 22–26.
- Geißler, R. (1992): Die Sozialstruktur Deutschlands. Ein Studienbuch zur sozialstrukturellen Entwicklung im geteilten und vereinten Deutschland. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Gerlinger, T.; Ott, E. (1992): Die Pendlergesellschaft. Zur Problematik der fortschreitenden Trennung von Wohn- und Arbeitsort. Köln: BundVerlag.
- Giuliano, G. (1991): Is Jobs-Housing Balance a Transportation Issue? In: Transportation Research Record, S. 305–312.
- Giuliano, G.; Small, K. A. (1993): Is the journey to work explained by urban structure? In: Urban Studies, Jg. 30, H. 9, S. 1485–1500.
- Hamm, B. (1973): Betrifft: Nachbarschaft. Düsseldorf.
- Hamm, B. (1998): Nachbarschaft. In: Häußermann, H.; Siebel, W. (Hg.): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen: Leske + Budrich, S. 172–181.
- Hanson, S.; Pratt, G. (1995): Gender, Work, and Space. London: Routledge (International Studies of Women & Place).
- Harvey, A. S. (1998): From activities to activity settings: Behaviour in context. Department of Economics, Saint Mary's University Halifax, Canada. Activity Settings Series, Working Paper No. 1.
- Haug, S. (1997): Soziales Kapital. Ein kritischer Überblick über den aktuellen Forschungsstand. Mannheim (Arbeitspapiere des Mannheimer Zentrums für Europäische Sozialforschung (MZES), 15).
- Haug, S. (2000): Soziales Kapital und Kettenmigration. Italienische Migranten in Deutschland. Opladen: Leske + Budrich (Schriftenreihe des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung, 31).
- Häußermann, H.; Siebel, W. (Hg.) (1998): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen: Leske + Budrich.
- Häußermann, H. (2003): Armut in der Großstadt. Die Stadtstruktur verstärkt soziale Ungleichheit. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 3/4, S. 147–159.
- Häußermann, H.; Siebel, W.; Wurtzbacher, J. (2004): Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt/Main: Campus-Verlag.
- Heintz, B. (2001): Geschlechtersoziologie. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag (Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Sonderheft, 41).
- Heinze, R. G.; Offe, C. (1990): Organisierte Eigenarbeit. Das Modell Kooperationsring. Frankfurt/Main, New York (Ökonomische und ökologische Perspektiven der Industriegesellschaft, 1).
- Helwig, G. (1993): Einleitung. In: Helwig, G.; Nickel, H. M. (Hg.): Frauen in Deutschland, 1945–1992. Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung (Schriftenreihe, Bd. 318), S. 9–21.
- Helwig, G.; Nickel, H. M. (Hg.) (1993): Frauen in Deutschland, 1945–1992. Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung (Schriftenreihe, Bd. 318).
- Herfert, G. (2005): Berlin. In: Burdack, J. (Hg.): Europäische metropolitane Peripherien. Leipzig: Selbstverlag Leibniz-Institut für Länderkunde (Beiträge zur regionalen Geographie/Leibniz-Institut für Länderkunde), S. 26–50.
- Herrmann, H.; Keller, C.; Neef, R., et al. (Hg.) (2011): Die Besonderheit des Städtischen. Wiesbaden.
- Hesse, M. (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 97–108.
- Hesse, M.; Bärenfänger, O. (2002): Alltags- und Arbeitsmobilität. Teilbericht "Mobilität der Erwerbsarbeit"; Teilprojekt 12, Projektbereich D. Wuppertal: Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie (Forschungsberichte/Forschungsverbund Ökologisch Verträgliche Mobilität, Bd. 12).

- Hesse, M.; Spitzner, M. (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Teilprojekt 5, Projektbereich B. Wuppertal: Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie. (Forschungsberichte/Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität; Bd. 5: Rahmenbedingungen der Mobilität in Stadtregionen).
- Hirt, S. (2008): Stuck in the suburbs? Gendered perspectives on living at the edge of the post-communist city. In: *Cities*, H. 25, S. 340–354.
- Hopf, C. (1996): Hypothesenprüfung und qualitative Sozialforschung. In: Böttger, A.; Strobl, R. (Hg.): *Wahre Geschichten? Zu Theorie und Praxis qualitativer Interviews*. Baden-Baden: Nomos, S. 9–21.
- Hurrelmann, K.; Ulich, D. (Hg.) (1991): *Neues Handbuch der Sozialisationsforschung*. Weinheim/Basel.
- Institut für Länderkunde, Leipzig (Hg.) (2004): *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Gesellschaft und Staat*. München: Spektrum Akademischer Verlag.
- Kappeler, A. (2003): Aktionsräume von Frauen in ländlichen und suburbanen Gemeinden. In: Gebhardt, H.; Warneken, B. J. (Hg.): *Stadt, Land, Frau. Interdisziplinäre Genderforschung in Kulturwissenschaft und Geographie*; Heidelberg: Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität (Heidelberger Geographische Arbeiten, 117), S. 193–208.
- Karsten, M.; Usbeck, H. (2001): Gewerbesuburbanisierung - Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen: Leske + Budrich, S. 71–80.
- Kasinitz, P. (Hg.) (1995): *Metropolis. Centre and Symbol of our Times*. Houndmills et al.
- Kemper, F.-J. (2001): Wohnformen, Altersstruktur, Lebenszyklusphasen. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde*, Jg. 75, H. 2/3, S. 137–146.
- Kevenhörster, A. (2000): Räumliche Mobilität und ihre Bedeutung im Lebensalltag von Frauen mit Kleinkindern. Bonn: Bonner Beiträge zur Geographie.
- Klein-Hitpaß, A. (2008): Aktionsräume, Mobilität und Lebensphasen. Aktionsräume in Berlin - Typologien urbaner Aktionsräume in Zusammenhang mit Lebensphase und Mobilität. Stuttgart: VDM.
- Klingbeil, D. (1978): Aktionsräume im Verdichtungsraum. Zeitpotentiale und ihre räumliche Nutzung. München: Münchner Geographische Hefte 41.
- Knoll, B. (2008): *Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätsenerhebungen*. Saarbrücken: VDM.
- Kraas, F.; Herbers, H. (1995): Frauenbezogene Forschung in der Geographie. In: *Geographische Rundschau*, H. 4, S. 212–213.
- Kramer, C. (Hg.) (2002): *FREI-Räume und FREI-Zeiten: Raum-Nutzung und Zeit-Verwendung im Geschlechterverhältnis*. Baden-Baden: Nomos-Verlagsgesellschaft. (Schriften des Heidelberger Instituts für Interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V., 5).
- Kramer, C. (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Stuttgart: Steiner (Erdkundliches Wissen, 138).
- Kramer, C.; Mischau, A. (2002): Die Entwicklung der raumbezogenen Genderforschung. In: Kramer, C. (Hg.): *FREI-Räume und FREI-Zeiten: Raum-Nutzung und Zeit-Verwendung im Geschlechterverhältnis*. Baden-Baden: Nomos-Verlagsgesellschaft. (Schriften des Heidelberger Instituts für Interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V., 5), S. 17–31.
- Krause, J. (1999): Unterwegs in Stadt und Land. In: Flade, A.; Limbourg, M. (Hg.): *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*. Opladen: Leske + Budrich, S. 65–92.
- Kreckel, R. (Hg.) (1983): *Soziale Ungleichheiten*. Göttingen (Soziale Welt, Sonderband 2).
- Kuckartz, U. (2005): *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kulke, E. (2001): Entwicklungstendenzen suburbaner Einzelhandelslandschaften. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen: Leske + Budrich, S. 57–69.
- Kunstler, J. H. (1993): *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-made Landscape*. New York: Simon & Schuster.

- Kurig, H. (2010): Ohne Frauen ist kein Staat zu machen - Stolpersteine der Frauenemanzipation vor und nach der Wende. Konferenz „Bäschlin Lecture: Feministische und Gender Geographien“, Vortrag vom 16.01.2010. Bern.
- Küster, C. (1999): Die Zeitverwendung für Mobilität im Alltag. In: Flade, A.; Limbourg, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich, S. 185–206.
- Kwan, M. -P; Weber, J. (2003): Individual Accessibility Revisited: Implications for Geographical Analysis in the Twenty-first Century. In: Geographical Analysis, Jg. 35, H. 4, S. 341–353.
- LBV Brandenburg (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2007): Regionalstatistik des Planungsinformationssystems (PLIS) des Dezernats Raumbeobachtung.
- LBV Brandenburg (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2009): Entwicklung der Wohnbevölkerung 1990 bis 2009. Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg. Hoppegarten. Online verfügbar unter <http://www.lbv.brandenburg.de/623.htm> (12.04.2011).
- Lenntorp, B. (1979): Das PESASP-Modell. Seine theoretische Grundlegung im Rahmen des zeitgeographischen Ansatzes und Anwendungsmöglichkeiten. In: Geographische Zeitschrift, Jg. 67, S. 336–353.
- Levinson, D. (2007): The rational locator reexamined: are travel times still stable? In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2007): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3), S. 169–178.
- Light, I. (2004): Social Capital's Unique Accessibility. In: Journal of the American Planning Association, Jg. 70, H. 2, S. 145–151.
- Lupi, T.; Musterd, S. (2006): The Suburban 'Community Question'. In: Urban Studies, Jg. 43, H. 4, S. 801–817.
- Martin, N. (2006): Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? Einkaufsmobilität unter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslagen, Konsummotiven und Raumstrukturen. Mannheim: Verlag MetaGIS-Infosysteme (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsfor-schung, 16).
- Matthiesen, U. (Hg.) (2002): An den Rändern der deutschen Hauptstadt. Suburbanisierungsprozesse, Milieubildungen und biographische Muster in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Opladen: Leske + Budrich.
- Matthiesen, U. (2002): Einführung: "Das Feld und das Buch". In: Matthiesen, U. (Hg.): An den Rändern der deutschen Hauptstadt. Suburbanisierungsprozesse, Milieubildungen und biographische Muster in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Opladen: Leske + Budrich, S. 13–14.
- Matthiesen, U.; Nuissl, H. (2002): Suburbanisierung und Transformation: Zum Stand der methodischen und theoretischen Durchdringung gegenwärtiger Stadterweiterungen. In: Matthiesen, U. (Hg.): An den Rändern der deutschen Hauptstadt. Suburbanisierungsprozesse, Milieubildungen und biographische Muster in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Opladen: Leske + Budrich, S. 35–46.
- Mayer, M. (2003): The Onward Sweep of Social Capital: Causes and Consequences for Understanding Cities, Communities and Urban Movements. In: International Journal of Urban and Regional Research, Jg. 27.1, S. 110–132.
- McDowell, L. (1991): Life without father and Ford: The New Gender Order of Post-Fordism. In: Transactions of the Institute of British Geographers, New Series, Jg. 16, H. 4, S. 400–419.
- Meier, V. (2004): Frauen zwischen Beruf und Familie. In: Institut für Länderkunde, Leipzig (Hg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Gesellschaft und Staat. Heidelberg/Berlin: Spektrum Akademischer Verlag, S. 86–87.
- Meier Kruker, V.; Rauh, J. (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Menzl, M. (2006): Alltag in Suburbia. Betrachtungen zu einer Schlüsselkategorie in der Konkurrenz um junge Familien. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Jg. 80, H. 4, S. 433–451.
- Menzl, M. (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt/Main: Campus Verlag.

- Meyer, K.; Milbert, A. (2007): Frauen – Männer – Räume. Geschlechterunterschiede in den regionalen Lebensverhältnissen. Bonn: Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (Berichte/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 26).
- Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2006): Demografischer Wandel. Die Stadt, die Frauen und die Zukunft. Düsseldorf.
- Müller, W.; Rohr-Zänker, R. (2001): Amerikanisierung der "Peripherie" in Deutschland? In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich, S. 27–39.
- Nickel, H. M. (1993): "Mitgestalterinnen des Sozialismus" – Frauenarbeit in der DDR. In: Helwig, G.; Nickel, H. M. (Hg.): Frauen in Deutschland, 1945–1992. Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung (Schriftenreihe, Bd. 318), S. 233–256.
- Nieszery, A. (2008): Class, race, gender... neighbourhood? Zur Bedeutung von Quartierseffekten in der europäischen Stadtforschung. In: Schnur, O. (Hg.): Quartiersforschung: zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Otte, G. (2004): Sozialstrukturanalysen mit Lebensstilen. Eine Studie zur theoretischen und methodischen Neuorientierung der Lebensstilforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Sozialstrukturanalyse, Bd. 18).
- Parkes, D.; Thrift, N. (1980): Time, Spaces and Places. A Chronogeographic Perspective. Chichester et al.
- Pätzold, K. (2009): Nachhaltige Verkehrsströme durch Einkaufszentren am Stadtrand?! Eine mobilitätsanalytische Betrachtung des Einkaufsverhaltens im Umland von Berlin. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie, S. 113–119.
- Pfau-Effinger, B. (2000): Kultur und Erwerbstätigkeit in Europa. Theorie und Empirie des internationalen Vergleichs. Opladen: Leske + Budrich.
- Pfau-Effinger, B. (2001): Wandel wohlfahrtsstaatlicher Geschlechterpolitiken im soziokulturellen Kontext. In: Heintz, B. (Hg.): Geschlechtersoziologie. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, S. 487–511.
- Potsdamer Studien zur Frauen- und Geschlechterforschung (e.V.) (Hg.) (2003): Geschlechterverhältnisse in Ostdeutschland. Potsdam (Potsdamer Studien zur Frauen- und Geschlechterforschung).
- Putnam, R. D. (1993): Making Democracy work. Civic traditions in modern Italy. Princeton NJ: Princeton University Press.
- Putnam, R. D. (2000): Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community. New York.
- Rahn, C. (2007): More than a face lift? Eine Analyse der Rolle von Sozialkapital bei der Revitalisierung eines Problemquartiers in Santa Ana/Kalifornien. Berlin. (Arbeitsberichte des Geographischen Instituts der Humboldt-Universität zu Berlin, 133).
- Reuber, P.; Pfaffenbach, C. (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. Braunschweig: Westermann.
- Rohr-Zänker, R. (1998): Die Rolle von Nachbarschaften für die zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren. Gutachten im Auftrag von BfLR. Bonn.
- Rüling, A. (2001): Arbeitszeit und Reproduktionsarbeit. Zusammenhänge und Wechselwirkungen am Beispiel der Teilzeitarbeit. WZB-Paper P01-505. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin.
- Saegert, S. (1980): Masculine Cities and Feminine Suburbs: Polarized Ideas, Contradictory Realities. In: Signs, Spring Supplement, Jg. 5, H. 3, S. 96–111.
- Schäfer, N. (2003): Familienleitbilder in Ost- und Westdeutschland. Einblick in den Lebensalltag ost-westdeutscher Paare. In: Potsdamer Studien zur Frauen- und Geschlechterforschung (e.V.) (Hg.): Geschlechterverhältnisse in Ostdeutschland. Potsdam (Potsdamer Studien zur Frauen- und Geschlechterforschung), S. 60–84.
- Schäfers, K. (1998): Die Verdopplung der Ungleichheit. Sozialstruktur und Geschlechterverhältnisse in der Bundesrepublik und in der DDR. Dissertation Humboldt-Universität zu Berlin, Philosophische Fakultät III. Berlin.

- Scheiner, J. (2000): Eine Stadt - zwei Alltagswelten? Ein Beitrag zur Aktionsraumforschung und Wahrnehmungsgeographie im vereinten Berlin. Berlin: Reimer (Abhandlungen - Anthropogeographie, 62).
- Scheiner, J. (2006): Individualisierung des Verkehrsverhaltens. Dortmund. (Arbeitspapier Raum und Mobilität des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund, 15).
- Schmidt, C. (2004): Analyse von Leitfadeninterviews. In: Flick, U.; Kardorff, E. v.; Steinke, I. (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag, S. 447-456.
- Schmitt, J. (2006): Einfamilienhaus oder City? Wohnorientierungen im Vergleich. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schneider, N. F.; Limmer, R.; Ruckdeschel, K. (2002): Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft. Frankfurt/Main: Campus-Verlag.
- Schnur, O. (2003): Lokales Sozialkapital für die "soziale Stadt". Politische Geographien sozialer Quartiersentwicklung am Beispiel Berlin-Moabit. Opladen: Leske + Budrich.
- Siedentop, S. (2007): Auswirkungen der Beschäftigungssuburbanisierung auf den Berufsverkehr. Führt die Suburbanisierung der Arbeitsplätze zu weniger Verkehr? In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3), S. 105-124.
- Siedentop, S.; Lanzendorf, M.; Kausch, S. (2006): Siedlungsstruktur- und Mobilitätsprofile suburbaner Gemeindetypen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Jg. 80, H. 4, S. 415-431.
- Simmel, G. (1984): Das Individuum und die Freiheit. Essays. Berlin: Wagenbach.
- Spitzner, M.; Niß, P. (1996): Arbeitshilfe und Materialien zu einem ökologisch orientierten und Gleichstellung integrierenden Nahverkehrs-Planungsverfahren (NVP). Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (1991): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Volkszählung vom 25. Mai 1987. Wiesbaden (Fachserie 1, Teil 1: Ausgewählte Strukturdaten, H. 9).
- Steinbach, A. (2004): Wie Paare sich die Arbeit teilen. Online verfügbar unter <http://www.familienhandbuch.de/cms/Familienforschung-Arbeitsteilung.pdf> (12.04.2011).
- Stiegler, B. (1994): Berufe brauchen kein Geschlecht. Zur Aufwertung sozialer Kompetenzen in Dienstleistungsberufen. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, Abt. Arbeits- und Sozialforschung.
- Sultana, S. (2000): Some effects of employment centers on commuting times in the Atlanta metropolitan area, 1990. In: Southeastern Geographer, S. 225-233.
- Uchatius, W. (2008): Die Hausfrau im Kopf. In: Die Zeit, Ausgabe Nr. 11, 06.03.2008. Online verfügbar unter <http://www.zeit.de/2008/11/Frauen-Verdienste> (12.04.2011).
- Wanger, S. (2005): Frauen am Arbeitsmarkt: Beschäftigungsgewinne sind nur die halbe Wahrheit. Nürnberg (IAB-Kurzbericht, 22).
- Wastl-Walter, D. (2010): Gender Geographien. Geschlecht und Raum als soziale Konstruktionen. Stuttgart: Franz Steiner Verlag (Sozialgeographie kompakt, 2).
- Weichhart, P. (2008): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. Stuttgart: Steiner (Sozialgeographie kompakt, 1).
- Weist, T. (2010): Weit entfernt von der Mobilitätsgesellschaft? Zur Bedeutung von Nahräumlichkeit bei Freizeitwegen von Suburbaniten im Umland von Berlin. Dissertation Humboldt-Universität zu Berlin, Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät II. Berlin.
- Whyte, W. H. (1956): The Organisation Man. New York: Simon and Schuster.
- Wiethölter, D.; Wesling, M. (2008): Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2007. Arbeitskräfte-mobilität von Frauen und Männern. Nürnberg. (IAB-regional Berlin-Brandenburg, 02/2008). Online verfügbar unter http://doku.iab.de/regional/BB/2008/reginal_bb_0208.pdf (12.04.2011).
- Wilson, W. J. (1987): The truly disadvantaged: the inner city, the underclass, and public policy. Chicago et al.: University of Chicago Press.

Verwendete Internetseiten:

<http://www.a10center.de>

<http://www.destatis.de>

<http://www.havelpark-dallgow.eu>

<http://www.ludwigsfelde.de>

<http://maps.google.de>

<http://statistik.arbeitsagentur.de>

<http://www.statistik-berlin-brandenburg.de>

Anhang

- I Fragebogen
- II Wegeprotokoll
- III Interviewleitfaden
- IV Übersicht über Interviewpartner/innen
- V Teilzeitarbeitsplätze und Betreuungsangebot in Deutschland
- VI Gründe für Teilzeitbeschäftigung in Ost- und Westdeutschland
- VII Männer- und frauendominierte Berufe in Ostdeutschland
- VIII Strukturdaten der Untersuchungsgebiete
- IX Neue Wachstumsstandorte und ökonomische Pole im Berliner Umland

Forschungsprojekt

Mobilität im Berliner Umland



Fragebogen

--	--	--	--	--	--	--

Und so füllen Sie den nachfolgenden Fragebogen aus:

- **Der Fragebogen und das Wegeblatt soll bitte von der Person in Ihrem Haushalt, die über 16 Jahre alt ist und als nächstes Geburtstag hat, ausgefüllt werden.** (Durch dieses Verfahren wird das statistische Zufallsprinzip der Untersuchung gewährleistet.)
- Das Ausfüllen des Fragebogens erfolgt meist durch Ankreuzen einer Antwortmöglichkeit pro Frage, gelegentlich wird auch auf mehrere Möglichkeiten hingewiesen. **Beantworten Sie bitte ein Antwortfeld ☐, indem Sie es durch ein Kreuz (X) markieren.**
- Füllen Sie den Fragebogen und das beiliegende Wegeblatt nach Möglichkeit komplett aus.
- Wenn im Fragebogen von **Wohngebieten** die Rede ist, ist hiermit die Umgebung Ihrer Wohnung gemeint, die Sie innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen können.
Wenn im Fragebogen von **Wohnort** die Rede ist, ist hiermit Ihre Gemeinde gemeint.
- Selbstverständlich werden alle Grundsätze des Datenschutzes gewahrt und Ihre Angaben anonym behandelt.
- Sollten Ihnen beim Ausfüllen Fragen gekommen sein, können Sie diese gern beim Abholen des Fragebogens mit dem Studenten bzw. der Studentin klären.
- Für das Ausfüllen des Fragebogens benötigen Sie ca. 45 Minuten.

Als Teil der Untersuchung „Mobilität im Berliner Umland“ werden im Frühjahr 2008 ergänzende Interviews in Ihrem Wohngebiet durchgeführt. Diese Interviews dauern ca. 60 min und werden mit einer kleinen Aufwandsentschädigung vergütet.

Bei Interesse notieren Sie bitte hier Ihre Kontaktdaten oder schreiben Sie uns eine Email bzw. rufen uns an:

Ihre Telefonnummer oder Emailadresse: _____

Unsere Kontaktdaten: kathrin.paetzold@geo.hu-berlin.de; Tel.: 030 20936834

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Thema Wohnen:

1.1 Seit wann wohnen Sie in Ihrer jetzigen Wohnung?

seit _____
Monat Jahr

1.2 Wohnen Sie...

- ... zur Miete in einer Wohnung ☐
- ... zur Miete in einem Haus ☐
- ... in einer Eigentumswohnung ☐
- ... im eigenen Haus ☐

1.3 Welche der folgenden Außenanlagen (Garten, Balkon, Terrasse) gehören zu Ihrer Wohnung und welche nutzen Sie regelmäßig zu Erholungszwecken?

Gehört zu Ihrer Wohnung...	ja	nein
... ein Garten direkt an der Wohnung		
Nutzen Sie diesen Garten regelmäßig zu Erholungszwecken?		
... ein Balkon		
Nutzen Sie diesen Balkon regelmäßig zu Erholungszwecken?		
... eine Terrasse		
Nutzen Sie diese Terrasse regelmäßig zu Erholungszwecken?		

- ☐ Ich habe zwar einen Garten, dieser befindet sich aber nicht direkt bei der Wohnung.

**1.4 Falls Sie Kinder im Alter unter 12 Jahren haben:
Welche Möglichkeiten nutzen Ihre Kinder, ohne Aufsicht von Erwachsenen in der
Umgebung der Wohnung zu spielen?**

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- ☐ Eigener Garten
- ☐ Spielstraße
- ☐ Spielplatz
- ☐ Überall im Wohngebiet möglich
- ☐ Überhaupt nicht möglich, weil _____
- ☐ Ich habe keine Kinder

1.5 Wohnorte und Haushaltsveränderungen seit 1989 sowie Gründe für Umzüge

→ Verwenden Sie bitte für jeden Umzug und jede Haushaltsveränderung eine neue Zeile mit Jahresangabe.

[illegible]

Im Folgenden möchten wir Ihnen gerne einige Fragen zu Ihrem Wohngebiet stellen:

2.1 Wenn Sie Ihr Wohngebiet aus Ihrer Sicht kurz und knapp charakterisieren müssten, wie würden Sie es beschreiben oder was fällt Ihnen spontan dazu ein?

2.2 Wie zufrieden sind Sie in Ihrem Wohngebiet mit...

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

	sehr zufrieden	eher zufrieden	teils teils	eher nicht zufrieden	nicht zufrieden	betrifft mich nicht
...der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zum Arbeits-/Ausbildungsplatz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zu anderen Dienstleistungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den Sport-/ Freizeitmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den Möglichkeiten zum Ausgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den öffentlichen Grünflächen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den öffentlichen Spielplätzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...den nachbarschaftlichen Beziehungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Nähe zu Ihren Freunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Kinderfreundlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dem Erscheinungsbild der Wohnhäuser (Größe, Dichte etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Verkehrssituation (bzgl. Lärm, Abgasen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Wo wohnen Ihre Freunde oder Verwandte, mit denen Sie sich regelmäßig treffen und wie oft treffen Sie sich mit ihnen?

→ Bitte tragen Sie die entsprechenden Buchstaben in die Zeilen ein!

	Ist diese Person... A ein Familienmitglied B der/die Partner/in C ein/e Freund/in D sonstige, und zwar... (Bitte angeben!)	Wohnt diese Person... A in Ihrem Wohngebiet... B woanders im Wohnort... C in Berlin, und zwar im Stadtteil... (Bitte angeben!) D in einem anderen Ort, und zwar in... (Bitte angeben!)	Wie oft treffen Sie sich mit dieser Person? A beinahe täglich B mindestens einmal pro Woche C mindestens einmal pro Monat D seltener
1. Person			
2. Person			
3. Person			
4. Person			
5. Person			

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen gerne einige Fragen zu Ihrer Freizeitgestaltung stellen:

3.1 Was ist für Sie Freizeit?

→ Bitte kreuzen Sie nur ein Kästchen an!

- die Zeit, die mir außerhalb der Erwerbstätigkeit / Ausbildung verbleibt ☐
- die Zeit, die ich gemeinsam mit anderen (Familie, Freunden) verbringen kann ☐
- die Zeit, die mir außerhalb der Erwerbstätigkeit / Ausbildung und der Hausarbeit verbleibt ☐
- die Zeit, in der ich allein meine eigenen Interessen / Hobbys verwirklichen kann ☐
- die Zeit, in der ich einfach mal nichts tue ☐

3.2 Inwieweit treffen die folgenden Aussagen zum Thema Freizeitaktivitäten auf Sie zu?

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft teils teils zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Ein Einkaufsbummel gehört zu meinen liebsten Freizeitbeschäftigungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit verbringe ich vor allem zuhause.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
„Aktiv sein“ ist für mich sehr wichtig in meiner Freizeit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich verbringe meine Freizeit lieber draußen in der Natur als in einer Stadt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde gern mal weit entfernt liegende Freizeiteinrichtungen aufsuchen, aber leider komme ich da nur schwer hin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In meiner Freizeit bin ich gern in einer größeren Stadt, wo ich viele unterschiedliche Dinge machen kann.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Freizeit verbringe ich gern in der Nähe meines Wohnortes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



3.3 Tragen Sie in die Tabelle bitte die Freizeittätigkeiten ein, die Sie am häufigsten außerhalb Ihrer Wohnung durchführen!

			Warum führen Sie diese Freizeittätigkeit gerade an diesem Ort durch? (Sie können <u>mehrere</u> Buchstaben angeben)	Wie kommen Sie dort hin? (max. <u>zwei</u> Kästchen ankreuzen)	Wo beginnt und wie lange dauert normalerweise der <u>Anfahrtsweg</u> ? (in Minuten)	Wie oft führen Sie diese Freizeittätigkeit durch? (nur <u>ein</u> Kästchen ankreuzen)	Führen Sie diese Freizeittätigkeit in der Regel allein oder mit anderen durch? (Sie können <u>mehrere</u> Kästchen ankreuzen)
Nr	Welche Freizeittätigkeiten führen Sie außerhalb Ihrer Wohnung durch? (z.B. Sport-, Kultur-, Naturaktivitäten, Gastronomie, Wellness etc.)	Wo führen Sie diese Freizeittätigkeit durch? Welcher Ort / Stadtbezirk in Berlin (mit Namen der Einrichtung) bzw. Welches (Natur-)Gebiet?	A nahe am Wohnort gelegen B liegt auf dem Weg, z.B. von der Arbeit nach Hause C Einrichtung gibt es nur hier D Freunde wohnen da in der Nähe E gute Verkehrsanbindung F hohe Attraktivität bzw. Qualität G günstige Preise der dortigen Einrichtung H aus Gewohnheit I liegt in schöner Umgebung J Sonstiges, und zwar:	PKW, Motorrad, Moped öffentliche Verkehrsmittel Fahrrad zu Fuß	von der Wohnung vom Arbeitsplatz sonstige Anfangsorte	mehrmals pro Woche einmal pro Woche ein- bis dreimal monatlich mehrmals jährlich seltener	allein mit Partner/in mit Familie mit Freunden im Verein mit anderen Personen, und zwar...
Beisp.	Baden	Liepnitzsee	D, F, I	x	20	x	x
	Theaterbesuch	Berlin-Mitte (Grips-Theater)	H, J: kein Theater im Wohnort	x	35	x	x
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							

3.4 Welche Einrichtungen für die Freizeitgestaltung nutzen Sie regelmäßig in Ihrem Wohnort?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- Sport- und Wellnesseinrichtungen (z.B. Sportplätze, Fitnessstudios, Spaßbäder) ☐
- Unterhaltungseinrichtungen (z.B. Kinos, Discotheken) ☐
- Kultureinrichtungen (z.B. Heimatmuseen, Schlossanlagen mit Kultur-Angeboten) ☐
- Bildungseinrichtungen (z.B. Bibliotheken, Töpferwerkstätten) ☐
- gastronomische Einrichtungen (z.B. Restaurants, Cafés, Kneipen) ☐
- Vereine (z.B. Sportvereine, Heimatvereine) ☐
- Sonstiges, und zwar _____ ☐

3.5 Welche Einrichtungen für die Freizeitgestaltung vermissen Sie in Ihrem Wohnort?

1. _____ 4. _____
2. _____ 5. _____
3. _____ 6. _____

3.6 Welche Einrichtungen für die Freizeitgestaltung nutzen Sie regelmäßig in Berlin?

1. _____ 4. _____
2. _____ 5. _____
3. _____ 6. _____

3.7 Haben Sie in den vergangenen 12 Monaten Tagesausflüge im Land Brandenburg unternommen?

Ja ☐ Nein ☐

Wenn Sie „Ja“ angekreuzt haben, nennen Sie bitte Ihre drei wichtigsten Ausflugsziele:	Welche Aktivitäten führten Sie dort hauptsächlich durch? (z.B. Museumsbesuch, Radfahren, Freunde besuchen, Cafébesuch, Wandern, Shoppen)
1. Ausflugsziel:	
2. Ausflugsziel:	
3. Ausflugsziel:	

3.8 Wenn Sie einmal an die Zeit zurückdenken, bevor Sie in diesen Ort gezogen sind: Was hat sich bezogen auf Ihr Freizeitverhalten verändert?

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

a) Häufigkeit	viel häufiger	häufiger	genau so oft	seltener	viel seltener
Um Freizeitziele zu erreichen, nutze ich heute das Auto...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeiteinrichtungen in Berlin nutze ich heute...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Größe	viel größer	größer	genau so groß	kleiner	viel kleiner
Die Entfernungen zwischen meinen Freizeitzielen und meinem Wohnort sind heute...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der zeitliche Umfang meiner Freizeit ist heute...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Die anschließenden Fragen beziehen sich auf die Arbeit:

4.1 Wie viele Stunden verbringen Sie im Durchschnitt in einer Arbeitswoche ohne Wochenende mit folgenden Tätigkeiten?

→ Wenn Sie mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, bitten wir auch um die Angaben Ihres Partners bzw. Ihrer Partnerin!

	Ich Angabe in Stunden	Partner/in
Einkaufen		
Hausarbeit		
Gartenarbeit		
Bauen und handwerkliche Tätigkeiten		
Kinderbetreuung zu Hause		
Pflege und Betreuung von anderen Haushaltsmitgliedern		
Versorgung Dritter (Verwandtschaft/Nachbarschaft) außerhalb des Haushaltes		
Begleitung der Kinder (Kindergarten/Schule/Sport/Freunde)		
Sonstiges, und zwar _____		

4.2 Üben Sie derzeit eine Erwerbstätigkeit oder Ausbildung aus? Wie viel Zeit pro Woche nimmt diese in Anspruch?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

Art der Beschäftigung	Tatsächliche Arbeitszeit pro Woche am Arbeits- / Ausbildungsort	
Erwerbstätigkeit		
Vollzeit erwerbstätig (mehr als 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/> _____ Stunden	
Teilzeit erwerbstätig (18- unter 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/> _____ Stunden	
Geringfügig erwerbstätig (bis 18 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/> _____ Stunden	
Ausbildung		
Auszubildende/r, Praktikant/in.....	<input type="checkbox"/> _____ Stunden	} Bitte weiter mit Frage 4.4!
Schüler/in, Student/in.....	<input type="checkbox"/> _____ Stunden	
Nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/>	

4.3 In welcher beruflichen Stellung sind Sie derzeit beschäftigt?

→ Wenn Sie mehr als eine berufliche Tätigkeit ausüben, beantworten Sie die folgenden Fragen bitte nur für Ihre derzeitige berufliche Haupttätigkeit.

Arbeiter (auch in der Landwirtschaft)		Angestellte	
Ungelernter Arbeiter.....	<input type="checkbox"/>	Angestellter mit einfacher Tätigkeit (z.B. Verkäufer).....	<input type="checkbox"/>
Facharbeiter, Meister.....	<input type="checkbox"/>	Angestellter mit qualifizierter Tätigkeit (z.B. Sachbearbeiter).....	<input type="checkbox"/>
Selbständige		Angestellter mit hochqualifizierter Tätigkeit oder Leitungsaufgaben (z.B. Ingenieur, Geschäftsführer).....	<input type="checkbox"/>
Selbständig in Handel, Dienstleistung o.ä. ...	<input type="checkbox"/>		
Akademischer freier Beruf.....	<input type="checkbox"/>	Sonstiges, und zwar:	
Beamte (auch Richter/Berufssoldaten)		_____	
Einfacher Dienst.....	<input type="checkbox"/>		
Mittlerer Dienst.....	<input type="checkbox"/>		
Gehobener oder höherer Dienst.....	<input type="checkbox"/>		

4.4 Stationen in Ausbildung und Berufsleben in Berlin und Brandenburg seit 1995

- Bei mehr als einer beruflichen Tätigkeit nennen Sie bitte nur die Stationen Ihrer Haupttätigkeit.
 → Verwenden Sie bitte für jede Station eine neue Zeile mit Jahresangabe.
 → Beginnen Sie mit Ihrer beruflichen Situation 1995 oder mit dem Zeitpunkt Ihres Umzugs nach Berlin oder Brandenburg, wenn Sie erst später zugezogen sind.

Jahr	Meine Tätigkeiten in Ausbildung und Beruf <i>ab 1995 oder ab Umzug nach Berlin / Brandenburg</i>	Arbeits- bzw. Ausbildungsort Gemeinde / Berliner Stadtbezirk / Ortsteil	← Beispiele
1995-98	Azubi (Verlagskaufmann)	Berlin-Schöneberg	
1998	Großhandelskaufmann	Wildau	
2004	arbeitslos	--	
1995			

>> Wenn Sie zur Zeit nicht erwerbstätig sind, keine berufliche Ausbildung machen und auch keine Schule oder Universität besuchen, machen Sie bitte hier mit Frage 4.7 weiter! <<

4.5 Wie viel Zeit benötigen Sie für gewöhnlich, um von Ihrer Wohnung zu Ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität) zu kommen?

→ Geben Sie bitte den einfachen und direkten Weg an!

_____ Stunde(n) _____ Minuten (Wegezeit zur Haupttätigkeitsstätte)

_____ Stunde(n) _____ Minuten (Wegezeit zu einer möglichen Zweittätigkeitsstätte)

Mein Arbeitsplatz befindet sich in meiner Wohnung ☐ → Bitte weiter mit Frage 4.7!

4.6 Wo befindet sich Ihre Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität)?

	1. Tätigkeitsstätte	Mögliche zweite Tätigkeitsstätte
Art der Aktivität	<input type="checkbox"/> Arbeit <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> berufl. Ausbildung <input type="checkbox"/> Universität	<input type="checkbox"/> Arbeit <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> berufl. Ausbildung <input type="checkbox"/> Universität
Gemeinde / Berliner Stadtbezirk / Ortsteil		
Straße, Hausnummer (wenn Hausnummer nicht bekannt, dann bitte nächste Querstraße angeben)		
Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel zur Tätigkeitsstätte		
Pkw, Motorrad, Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges, und zwar:		
Wie viele Tage in der Woche fahren Sie zu der Tätigkeitsstätte?	_____ Tage	_____ Tage

4.7 Hat sich durch Ihren letzten Umzug der Weg zu Ihrer damaligen Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität) verändert?

→ Wenn Sie mit Ihrem Partner / Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, bitten wir auch um seine bzw. ihre Angaben!

→ Falls Sie mehr als eine Tätigkeit ausgeübt haben, machen Sie bitte nur Angaben zur Haupttätigkeit!

→ Bitte kreuzen Sie nur ein Kästchen an!

Mein Arbeitsweg...	
...hat sich verkürzt	<input type="checkbox"/>
...hat sich verlängert	<input type="checkbox"/>
...ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/>
Ich hatte damals keinen Arbeits-/ Ausbildungsplatz.	<input type="checkbox"/>

Arbeitsweg Partner/in	
...hat sich verkürzt	<input type="checkbox"/>
...hat sich verlängert	<input type="checkbox"/>
...ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/>
Er/sie hatte damals keinen Arbeits-/ Ausbildungsplatz.	<input type="checkbox"/>
Ich habe den letzten Umzug nicht mit diesem/-r Partner/in gemacht.	<input type="checkbox"/>

4.8 Spielte bei der Entscheidung für Ihre jetzige Wohnung die schnelle Erreichbarkeit Ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Berufliche Ausbildung / Schule / Universität) eine starke oder geringe Rolle?

→ Wenn Sie mit Ihrem Partner / Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, bitten wir auch um seine bzw. ihre Angaben!

→ Falls Sie mehr als eine Tätigkeit ausgeübt haben, machen Sie bitte nur Angaben zur Haupttätigkeit!

→ Bitte kreuzen sie nur ein Kästchen pro Zeile an!

	Sehr stark	Eher stark	Teils teils	Eher gering	Sehr gering
Mein Arbeitsort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsort Partner/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

>> Bei vielen Menschen, die mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin zusammenleben, werden viele Entscheidungen gemeinsam getroffen. Daher bitten wir, wenn Sie mit Ihrem **Partner bzw. Ihrer Partnerin zusammenleben**, auch um die Beantwortung der folgenden **Partnerfragen**! Wenn Sie nicht mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung leben, machen Sie bitte mit Frage 5.1 weiter! <<

4.9 Übt Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin derzeit eine Erwerbstätigkeit aus? Wie viel Zeit pro Woche nimmt diese in Anspruch?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

Art der Beschäftigung	Tatsächliche Arbeitszeit pro Woche am Arbeits- / Ausbildungsort	
Erwerbstätigkeit		
Vollzeit erwerbstätig (mehr als 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Teilzeit erwerbstätig (18- unter 35 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Geringfügig erwerbstätig (bis 18 Stunden pro Woche)	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Ausbildung		
Auszubildende/r, Praktikant/in.....	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Schüler/in, Student/in.....	<input type="checkbox"/>	_____ Stunden
Nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/>	

**Bitte weiter mit
Frage 4.11!**

} Bitte weiter mit Frage 4.11!

4.10 In welcher beruflichen Stellung ist Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin derzeit beschäftigt?

→ Wenn er bzw. sie mehr als eine berufliche Tätigkeit ausübt, beantworten Sie die folgenden Fragen bitte nur für die derzeitige berufliche Haupttätigkeit

Arbeiter (auch in der Landwirtschaft)

Ungelernter Arbeiter..... ☐

Facharbeiter, Meister..... ☐

Selbständige

Selbständig in Handel, Dienstleistung..... ☐

Akademischer freier Beruf..... ☐

Beamte (auch Richter/Berufssoldaten)

Einfacher Dienst..... ☐

Mittlerer Dienst..... ☐

Gehobener oder höherer Dienst..... ☐

Angestellte

Angestellter mit einfacher Tätigkeit (z.B. Verkäufer)..... ☐

Angestellter mit qualifizierter Tätigkeit (z.B. Sachbearbeiter)..... ☐

Angestellter mit hochqualifizierter Tätigkeit oder
Leitungsaufgaben (z.B. Ingenieur,
Geschäftsführer)..... ☐

Sonstiges, und zwar:

4.11 Stationen des Partners bzw. der Partnerin in Ausbildung und Berufsleben in Berlin und Brandenburg seit 1995 oder ab Einzug in die gemeinsame Wohnung

→ Bei mehr als einer beruflichen Tätigkeit nennen Sie bitte nur die Stationen der Haupttätigkeit.

→ Diese beruflichen Stationen sind nur für den Zeitraum relevant, in dem Sie als Paar eine gemeinsame Wohnung bewohnt haben.

[illegible]

Im Folgenden würden wir gerne von Ihnen wissen, auf welche Weise Sie sich fortbewegen:

6.1 Welche Fahrzeuge besitzen Sie in Ihrem Haushalt?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- | | |
|--|----------------|
| <input type="checkbox"/> Autos (einschließlich Kombi / Van / Kleinbus) | _____ (Anzahl) |
| <input type="checkbox"/> Motorräder | _____ (Anzahl) |
| <input type="checkbox"/> Mopeds, Mofas | _____ (Anzahl) |
| <input type="checkbox"/> Fahrräder | _____ (Anzahl) |

6.2 Besitzen Sie einen Führerschein?

→ Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| PKW-Führerschein | <input type="checkbox"/> |
| Motorrad-Führerschein | <input type="checkbox"/> |
| Moped/Mofa | <input type="checkbox"/> |
| keinen Führerschein | <input type="checkbox"/> |

6.3 Besitzen Sie eine Monats- oder Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel?

Ja ☐ Nein ☐

6.4 Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?

	täglich	mind. 1x pro Woche	mind. 1x pro Monat	seltener	nie
Auto (als Fahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto (als Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped / Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionalbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.5 Wie gut finden Sie die folgenden öffentlichen Verkehrsmittel in Ihrem Wohnort, um Ihre üblichen Ziele zu erreichen?

	sehr gut	gut	teils, teils	schlecht	sehr schlecht	nutze ich nicht	nicht vorhanden
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionalbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte nennen Sie Gründe für Ihre Bewertung:

Bus: _____

Regionalbahn: _____

S-Bahn: _____

6.6 Inwieweit treffen die folgenden Aussagen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf Sie zu?

→ Bitte kreuzen Sie in jeder Zeile je ein Kästchen an!

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft teils teils zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Ohne Auto könnte ich meinen Alltag nicht organisieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manchmal gefällt es mir, ohne Ziel mit dem Auto durch die Gegend zu fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die vielen Autos führen zu einer Verschlechterung der Aufenthaltsqualität hier im Ort.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrten am Abend oder nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln finde ich bedrohlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der im Ort bestehende öffentliche Verkehr ist dem Auto hoffnungslos unterlegen, wenn ich irgendwo hin möchte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wären die Radwege besser ausgebaut, würde ich häufiger Fahrrad fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradfahren ist in meiner Umgebung viel zu gefährlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich gehe möglichst oft zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.7 Fühlen Sie sich in Ihrer täglichen Mobilität übermäßig eingeschränkt?

Ja ☐

Nein ☐



Nennen Sie bitte die Gründe (Sie können mehrere Kästchen ankreuzen!):

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Zugänglichkeit (bauliche Hindernisse) |
| <input type="checkbox"/> Gesundheit | <input type="checkbox"/> Distanzen |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit (Kriminalität) | <input type="checkbox"/> Zeitmangel |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit | <input type="checkbox"/> Öffnungszeiten |
| <input type="checkbox"/> Persönliches | <input type="checkbox"/> fehlendes Verkehrsmittel |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ | |



Die folgenden Fragen beziehen sich auf einige Ihrer Gewohnheiten und Einstellungen:

7.1 Wie oft üben Sie die folgenden Aktivitäten aus?

	oft	manchmal	selten	nie
Kunstaussstellungen oder Galerien besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bücher lesen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
eine überregionale Tageszeitung lesen, z.B. die <i>FAZ</i> , <i>Die Welt</i> , <i>Süddeutsche Zeitung</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bekleidung kaufen in exklusiven Boutiquen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.2 Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu
Ich pflege einen gehobenen Lebensstandard.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich gehe viel aus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich lebe nach religiösen Prinzipien.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich genieße das Leben in vollen Zügen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich halte an alten Traditionen meiner Familie fest.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Leben gefällt mir dann besonders gut, wenn ständig etwas los ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich will immer wieder neue Erfahrungen machen und mich weiterentwickeln.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich achte darauf, nach der neuesten Mode gekleidet zu sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist mir wichtig, phantasievoll und schöpferisch zu sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine Familie zu haben, ist mein wichtigstes Lebensziel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7.3 Wenn Sie einmal in ein Restaurant richtig gut Essen gehen, wie viel Euro geben Sie dann maximal pro Person – inklusive Getränke – aus?

_____ €

Auf der letzten Seite möchten wir Sie noch um einige statistische Angaben bitten!

8.1 Sind Sie... ... weiblich ☐ ... männlich ☐?

8.2 In welchem Jahr sind Sie geboren? 19__

Wenn Sie mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung wohnen:

In welchem Jahr ist Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin geboren? 19__

8.3 Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?

ohne Schulabschluss	<input type="checkbox"/>	Abitur/Fachhochschulreife	<input type="checkbox"/>
Volks-/Hauptschule, 8. Klasse	<input type="checkbox"/>	Fachhochschul-/Fachschul-/Hochschulabschluss	<input type="checkbox"/>
Realschule / Mittlere Reife / Polytechnische Oberschule	<input type="checkbox"/>	sonstiges, und zwar: _____	

Wenn Sie mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin in einer gemeinsamen Wohnung wohnen:

Welchen höchsten Schulabschluss hat Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin?

ohne Schulabschluss	<input type="checkbox"/>	Abitur/Fachhochschulreife	<input type="checkbox"/>
Volks-/Hauptschule, 8. Klasse	<input type="checkbox"/>	Fachhochschul-/Fachschul-/Hochschulabschluss	<input type="checkbox"/>
Realschule / Mittlere Reife / Polytechnische Oberschule	<input type="checkbox"/>	sonstiges, und zwar: _____	

8.4 Welchen Erwerbsstatus haben Sie?

<input type="checkbox"/> erwerbstätig	<input type="checkbox"/> Rentner/in
<input type="checkbox"/> in Ausbildung	<input type="checkbox"/> zurzeit arbeitslos
<input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender	<input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann
<input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt (z.B. Erziehungsurlaub)	

8.5 Wie setzt sich Ihr Haushalt zusammen?

☐ **alleinlebend**, und zwar ☐ verwitwet ☐ geschieden ☐ ledig ☐ ledig mit fester Partnerbeziehung

☐ **alleinerziehend**, und zwar mit ____ Kind(ern). Alter der Kinder: ____, ____, ____, ____ Jahre

☐ **verheiratet**, und zwar ☐ ohne Kind ☐ mit ____ Kind(ern). Alter der Kinder: ____, ____, ____, ____ Jahre

☐ **Haushalt mit Partner/in**, und zwar ☐ ohne Kind ☐ mit ____ Kind(ern). Alter der Kinder: ____, ____, ____, ____ Jahre

8.6 In welcher Gruppe liegt das monatlich verfügbare Haushaltsnettoeinkommen?

unter 500 €	<input type="checkbox"/>	2000 bis unter 2600 €	<input type="checkbox"/>	5500 bis unter 7500 €	<input type="checkbox"/>
500 bis unter 1100 €	<input type="checkbox"/>	2600 bis unter 3200 €	<input type="checkbox"/>	7500 bis unter 10000 €	<input type="checkbox"/>
1100 bis unter 1500 €	<input type="checkbox"/>	3200 bis unter 4000 €	<input type="checkbox"/>	10.000 € und mehr	<input type="checkbox"/>
1500 bis unter 2000 €	<input type="checkbox"/>	4000 bis unter 5500 €	<input type="checkbox"/>		

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Wegeblätter

Wie sollen die Wegeblätter ausgefüllt werden?

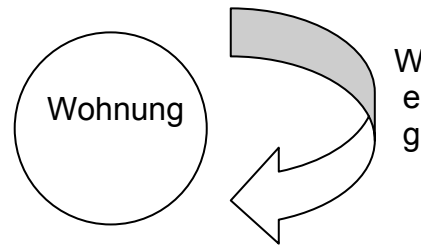
Bitte füllen Sie zwei Wegeblätter aus: das eine **am nächsten Werktag**, das andere **am nächsten Samstag**. Tragen Sie bitte die Wege ein, die Sie jeweils während dieser Tage zurücklegen. Nehmen Sie am Besten dieses Protokoll an diesen Tagen mit und tragen Sie darauf ein, was Sie unternehmen, wohin Sie gehen und welche Verkehrsmittel Sie nutzen, um Ihr Ziel zu erreichen, etc.

Insgesamt haben wir Ihnen Platz für zwölf Wege pro Tag gelassen. Sollten Sie am jeweiligen Tag mehr als zwölf Wege zurücklegen, schreiben Sie bitte Ihre zusätzlichen Wege auf ein Extrablatt.

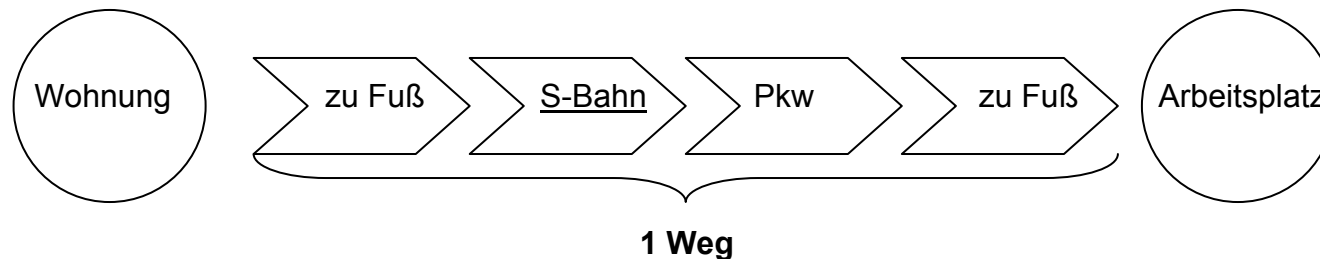
Was ist ein Weg?

- Alle Wege außerhalb Ihrer Wohnung, die Sie zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln zurücklegen. Hin- und Rückwege sind dabei zwei Wege.
- Auch kurze Wege, Wegeetappen und Wege ohne ein bestimmtes Ziel sind als Wege aufzunehmen:
 - Kurze Wege: z.B. zum Bäcker um die Ecke gehen oder Zeitung beim Kiosk holen
 - Wegeetappen: z.B. die kurzen Besorgungen auf dem Weg oder das Bringen der Kinder in den Kindergarten auf dem Weg zur Arbeit
 - Wege ohne ein bestimmtes Ziel: z.B. spazieren gehen oder (Schaufenster) bummeln gehen

Wege ohne bestimmtes Ziel:



- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. zu Fuß → S-Bahn) bleibt es ein Weg. Werden verschiedene Verkehrsmittel von Ihnen benutzt, unterstreichen Sie bitte das für Sie wichtigste!



- Wenn Sie an dem betreffenden Tag überhaupt nicht unterwegs sind, kreuzen Sie bitte das entsprechende Kästchen oben auf dem jeweiligen Wegeblatt an und vermerken Sie bitte die Gründe.

- Bitte tragen Sie nur Ihre privaten Wege ein (z.B. den Weg zu / von Ihrer Arbeitsstätte sowie weitere private Wege). Wenn Sie hingegen beruflich regelmäßig bestimmte Wege zurücklegen (z.B. als Postbote, Taxifahrer, Handwerker), schreiben Sie diese bitte nicht auf.

Sind Sie derzeit durch eine Gehbehinderung eingeschränkt? ja ☐ nein ☐

Muster/ Beispiel zum Ausfüllen der Wegeblätter

	Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? (z.B. zur Arbeit, Einkaufen, Bekannte besuchen, Sport, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (bitte möglichst Ort bzw. Bezirk, Straße und Hausnummer notieren)	Wann sind Sie losgegangen oder gefahren? (Uhrzeit)	Wie sind Sie dort hingekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, S-Bahn, Regionalbahn, PKW-FahrerIn, PKW-BeifahrerIn, Taxi etc.)	Wann sind Sie dort angekommen? (Uhrzeit)	Mit wem waren Sie unterwegs? (z.B. mit den Kindern, Partner, Freunde, Verein)	Wie oft legen Sie diesen Weg zurück? ___x pro Woche, ___x pro Monat, ___x pro Jahr
	Muster / Beispiel:						
1	Zum Kindergarten	Neuenhagen, Rathausstr. 1	7:00	PKW-Fahrer	7:05	mit zwei Kindern	5 x pro Woche
2	Vom Kindergarten zur Arbeit	Berlin, Pankow, Breite Str. 15	7:10	PKW-Fahrer; <u>S-Bahn</u> ; zu Fuß	8:00	allein	5 x pro Woche
3	Von der Arbeit zum Bäcker	Berlin, Rathaus Passagen, Breite Str. 8	12:30	Zu Fuß	12:35	mit Kollegen	2 x pro Woche
4	Vom Bäcker zur Arbeit	Berlin, Pankow, Breite Str. 15	12:55	Zu Fuß	13:00	mit Kollegen	2 x pro Woche
5	Von der Arbeit zum Einkaufen	Eiche, Kaufpark Eiche, Landsberger Allee 17	17:00	Zu Fuß; <u>S-Bahn</u> ; PKW-Fahrer	18:30	allein	1 x pro Woche
6	Vom Einkaufen ins Eiscafé	Eiche, Kaufpark Eiche, Landsberger Allee 17	19:15	Zu Fuß	19:20	allein	2 x pro Monat
7	Vom Eiscafé nach Hause	Neuenhagen, Albersweiler Str. 30	19:30	PKW-Fahrer	19:45	allein	2 x pro Monat
8	Von zu Hause zum Nachbarn	Neuenhagen, Albersweiler Str. 70	20:30	Zu Fuß	20:35	mit Partnerin	7 x pro Jahr
9	Vom Nachbarn nach Hause	Neuenhagen, Albersweiler Str. 30	22:15	Zu Fuß	22:20	mit Partnerin	7 x pro Jahr

Ihre Wege außer Haus am folgenden **Werktag: ____ . Oktober 2007** (bitte Hin- und Rückwege eintragen)

Wenn Sie erwerbstätig sind: Würden Sie diesen Tag als „Arbeitstag“ bezeichnen?

ja ☐ nein ☐

Ich habe an diesem Tag meine Wohnung nicht verlassen. ☐

Warum nicht? _____

Falls Sie Ihren ersten Weg nicht von zu Hause beginnen, geben Sie bitte Ihre Startadresse an: _____

	Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? (z.B. zur Arbeit, Einkaufen, Bekannte besuchen, Sport, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (bitte möglichst Ort bzw. Bezirk, Straße und Hausnummer notieren)	Wann sind Sie losgegangen oder gefahren? (Uhrzeit)	Wie sind Sie dort hin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, S-Bahn, Regionalbahn, PKW-FahrerIn, PKW-BeifahrerIn, Taxi etc.)	Wann sind Sie dort angekommen? (Uhrzeit)	Mit wem waren Sie unterwegs? (z.B. mit den Kindern, Partner, Freunde, Verein)	Wie oft legen Sie diesen Weg zurück? ____x pro Woche, ____x pro Monat, ____x pro Jahr
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

Ihre Wege außer Haus am **Samstag, dem ____.** **Oktober 2007** (bitte Hin- und Rückwege eintragen)

Wenn Sie erwerbstätig sind: Würden Sie diesen Tag als „Arbeitstag“ bezeichnen?

ja ☐ nein ☐

Ich habe an diesem Tag meine Wohnung nicht verlassen. ☐

Warum nicht? _____

Falls Sie Ihren ersten Weg nicht von Hause beginnen, geben Sie bitte Ihre Startadresse an: _____

	Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? (z.B. zur Arbeit, Einkaufen, Bekannte besuchen, Sport, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (bitte möglichst Ort bzw. Bezirk, Straße und Hausnummer notieren)	Wann sind Sie losge- gangen oder gefahren? (Uhrzeit)	Wie sind Sie dort hin gekommen? (z.B. zu Fuß, Fahrrad, Bus, S-Bahn, Regionalbahn, PKW-FahrerIn, PKW- BeifahrerIn, Taxi etc.)	Wann sind Sie dort an- gekommen? (Uhrzeit)	Mit wem waren Sie unterwegs? (z.B. mit den Kindern, Part- ner, Freunde, Verein)	Wie oft legen Sie diesen Weg zurück? ____x pro Woche, ____x pro Monat, ____x pro Jahr
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

I. Wohnortwahl

- Als Einstieg würde ich gerne von Ihnen wissen, **seit wann** Sie hier im Gebiet wohnen und **wie es dazu kam**, dass Sie hierher gezogen sind?
- [Standortentscheidung, Suche etc. konkreter: wann, warum, wie kam es..?]
- [Gab es auch **andere Wohngebiete**, die für Sie zur Wahl standen?]
- [Inwiefern hatte Ihre **persönliche oder familiäre Situation** einen Einfluss auf die Wahl des Wohngebietes / Zeitpunkt Ihres Umzugs?]
- [Welchen **Eindruck** hatten Sie von Ihrem **Wohngebiet** und den **Bewohnern**, bevor Sie hierher gezogen sind? Hat sich dieser Eindruck bestätigt?]
- [Hatten Sie bereits **Kontakte zu Personen im Gebiet**?]
- [Woher kommen Sie ursprünglich, **Ost- oder Westdeutschland**?]
- Welche Rolle hat die **Entfernung zum Arbeitsplatz** bei Ihrer Wohnortentscheidung gespielt?
- Wenn der **Arbeitsort** bei Wohnortwahl relevant war, welcher – der **eigene oder der des/der Partners/Partnerin** – war **wichtiger**? Wieso?

II. Arbeitsmobilität

- Der Arbeitsort hat also bei der Umzugsentscheidung (k)eine Rolle gespielt. **Wo** befindet sich denn Ihr **Arbeitsplatz**?
- Hat sich seit Ihrem **Umzug ins Umland** Ihr **Arbeitsort geändert**? Wenn ja, wieso?
[Wo war Arbeitsort vor Umzug ins Umland?]
[Wo war/ist Arbeitsort nach Umzug ins Umland?]
- Was machen Sie beruflich?
- **Wie viele Stunden arbeiten Sie** in der Woche, wie viele Ihr/e **Partner/in**?
- Welches **Verkehrsmittel** nutzen Sie, um zur Arbeit zu kommen? Gibt es dazu eine **Alternative**?
- **Wie lange** brauchen Sie für den einfachen und direkten Weg **zur Arbeit**?
- Wie **zufrieden sind Sie mit dem Aufwand**, den Sie für Ihren täglichen Weg zur Arbeit leisten? Wieso sind Sie zufrieden/unzufrieden?
[Zufriedenheit mit Kosten, Zeitaufwand, Verkehrsmitteln]

Wenn einfacher Arbeitsweg > 30 min:

- Sehen Sie eine Möglichkeit, an einem anderen **Ort in Ihrer Nähe zu arbeiten**?
- Wären Sie bereit, **Einschnitte** in Kauf zu nehmen, um **näher an Ihrem Wohnort zu arbeiten**? Wie würden diese Einschnitte aussehen?

[z.B. geringeres Gehalt, geringere Qualifikation für Arbeit]?

III. Bindung an Wohnort

Jetzt bleiben wir mal bei Ihrem Wohnort:

- **Fühlen** Sie sich in Ihrem Wohngebiet **wohl**?
- Wie gefällt Ihnen das Äußere Ihres **Wohngebietes**?
- **Wie viel Zeit** verbringen Sie am Tag in Ihrem Wohngebiet? [außerhalb der Wohnung, Spielplatz o.ä.]
- Was haben Sie für ein **Verhältnis zu Ihren Nachbarn**?
[Intensität der Beziehung → Häufigkeit der Treffen]
- Gibt es **Vereine / gemeinsame Aktionen** in Ihrem Wohngebiet? Welche? Nehmen Sie daran teil?
- Wie würden Sie sich bezeichnen, wenn Sie jemand fragt, woher Sie kommen?
[Beispiel]
- Wie sehen Sie die **Zukunft** Ihres Wohngebietes? Mögliche Entwicklungen?
- Können Sie sich vorstellen, hier wieder wegzuziehen / wieder nach Berlin zu ziehen?

IV. Kinderbegleitung

- **Wohnen** Sie mit Ihrem **Partner**/Ihrer Partnerin zusammen?
- Wie teilen Sie sich die **Hausarbeit** auf? Wieso in dieser Weise?
- Haben Sie **Kinder**? **Wie alt** sind diese?
- Welchen **Anteil** übernehmen Sie und welchen Ihr Partner bei der **Kinderbetreuung** Ihrer Kinder?
- Macht es die **Kinderbetreuung / das Begleiten der Kinder** notwendig, dass Sie Ihre **Arbeitszeit einschränken**?
- Wenn Sie an die Zeit **vor Ihrem Umzug in das Berliner Umland** denken (wenn schon Kinder vorhanden):
Müssen Sie heute im Vergleich zu früher **mehr Zeit für die Betreuung / das Begleiten der Kinder** aufwenden? Hat sich das **Verhältnis**, in dem Sie und Ihr/-e **Partner/-in** sich dies aufteilen, **geändert**?
- **Unterstützen** Sie sich in der **Nachbarschaft** gegenseitig bei der **Kinderbetreuung**? Wie sieht das konkret aus?
- **Von wem** werden Ihre Kinder betreut?
[Wo? → Einrichtungen nennen]

Anhang III: Interviewleitfaden

[Wie lange? → Wie viele Stunden pro Woche werden sie in den Institutionen betreut?]

- Wie beurteilen Sie das **Angebot der Betreuungsmöglichkeiten** (Kindergarten, Hort, Sportvereine, Jugendclubs) für Ihre Kinder in der Umgebung Ihres Wohnortes?

[Vielfalt, Entfernung zum Wohnort, Erreichbarkeit, Öffnungszeiten/Trainingszeiten]

- **Wie** kommt Ihr **Kind** in die beschriebenen Einrichtungen?

[Alleine / Begleitung]

[Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß)]

- Wenn ihr Kind begleitet werden muss: Übernehmen **Sie oder ihr Partner/in** die **Begleitung**? Wie teilen Sie sich die Begleitung auf? Wieso gibt es diese Aufteilung? [zeitlicher Aufwand/Tag]
- Wie weit ist ihr **Arbeitsplatz von der Einrichtung** / den Einrichtungen, in der Ihr **Kind** ist / Ihre Kinder sind, **entfernt**? Können Sie Ihren **Weg zur Arbeit** mit dem **Bringen / Holen Ihres Kindes** / Ihrer Kinder **verbinden**?
- Bilden Sie **Fahrgemeinschaften in der Nachbarschaft**, um die Kinder zu bringen und abzuholen?

V. Koppeln

Sie haben eben bereits erwähnt, dass Sie Ihren Arbeitsweg und das Begleiten des Kindes / der Kinder (nicht) verbinden können:

- **Verbinden** Sie andere **Tätigkeiten** wie Besorgungen, Einkaufen, Freizeitaktivitäten und Arbeit **miteinander**?
- **Welche Tätigkeiten** verbinden Sie hauptsächlich miteinander? **Konkret!**
- **Warum** verbinden Sie Wege / **Warum nicht**? Würden Sie gerne mehr Wege miteinander verbinden?
- Welche **Verkehrsmittel** nutzen Sie zum Verbinden der Wege? Wieso diese?

VI. Postsuburbane Tendenzen

- Jetzt mal abgesehen von Berlin: Welche Orte in Ihrer Umgebung würden Sie als **Zentren** bezeichnen? Wieso sind diese Zentren für Sie?

VIELEN DANK!

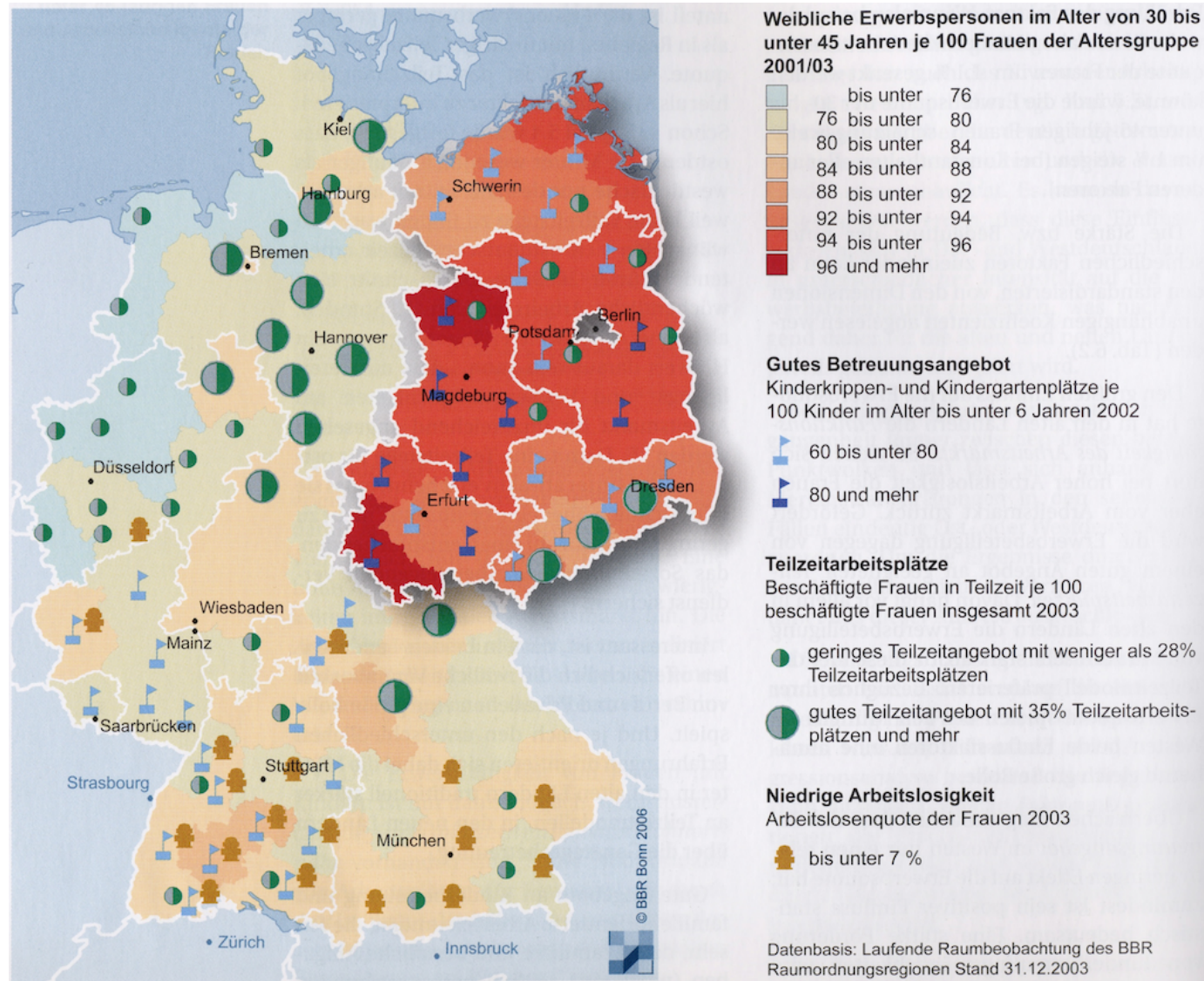
Anhang IV: Übersicht über Interviewpartner/innen

Untersuchungsgebiet	Pseudonym	Alter	Sozialisation	Erwerbstätigkeit	Erwerbsarbeit (h/Woche)	Anzahl Kinder	Familienmodell
Altlandsberg	Herr Woll	47	Westdeutsch	Berufsschullehrer	50	4	TBM
	Frau Ronde	38	Ostdeutsch	Erzieherin	38	2	ERW
Grünheide	Herr Ludwig	55	Ostdeutsch	Angestellter Musiker	27	1	MBM
Wildau	Frau Adam	42	Ostdeutsch	Angestellte Schneiderin	38	2	GMBM
	Frau Weber	44	Westdeutsch	Hausfrau	-	3	TBM
Mittenwalde	Frau Peters	40	Westdeutsch	Sachbearbeiterin	25	1	MBM
	Frau Schulte	40	Westdeutsch	Selbständige Diätassistentin	20	2	MBM
Zossen	Frau Schäfer	41	Ostdeutsch	Erzieherin	40	2	ERW
	Frau Wieck	41	Ostdeutsch	Sekretärin	40	3	ERW
Ludwigfelde	Frau Falke	39	Ostdeutsch	Erzieherin	35	2	MBM
	Herr Hoffmann	35	Ostdeutsch	Ingenieur	37	2	ERW
Dallgow-Döberitz	Frau Martens	47	Westdeutsch	Kaufmännische Angestellte	21	1	MBM
Schönwalde-Glien	Herr Kramer	64	Westdeutsch	Rentner	-	1	GTBM
	Frau Jakob	32	Ostdeutsch	Amtsanwältin	40	1	ERW
	Herr Grothe	39	Ostdeutsch	Schiffsbauer	40	2	MBM

Anhang IV: Übersicht über Interviewpartner/innen

Velten	Frau Gröger	56	Westdeutsch	Sachbearbeiterin	30	1	MBM
	Frau Walter	46	Westdeutsch	Sachbearbeiterin	30	2	MBM
	Frau Groß	28	Ostdeutsch	Hauskranken- pflegerin	48	1	ERW
	Frau Schermann	45	Westdeutsch	Sozialarbeiterin	19	2	alleinerziehend
	Frau Paulsen	43	Westdeutsch	Pfandleiherin	36	1	ERW

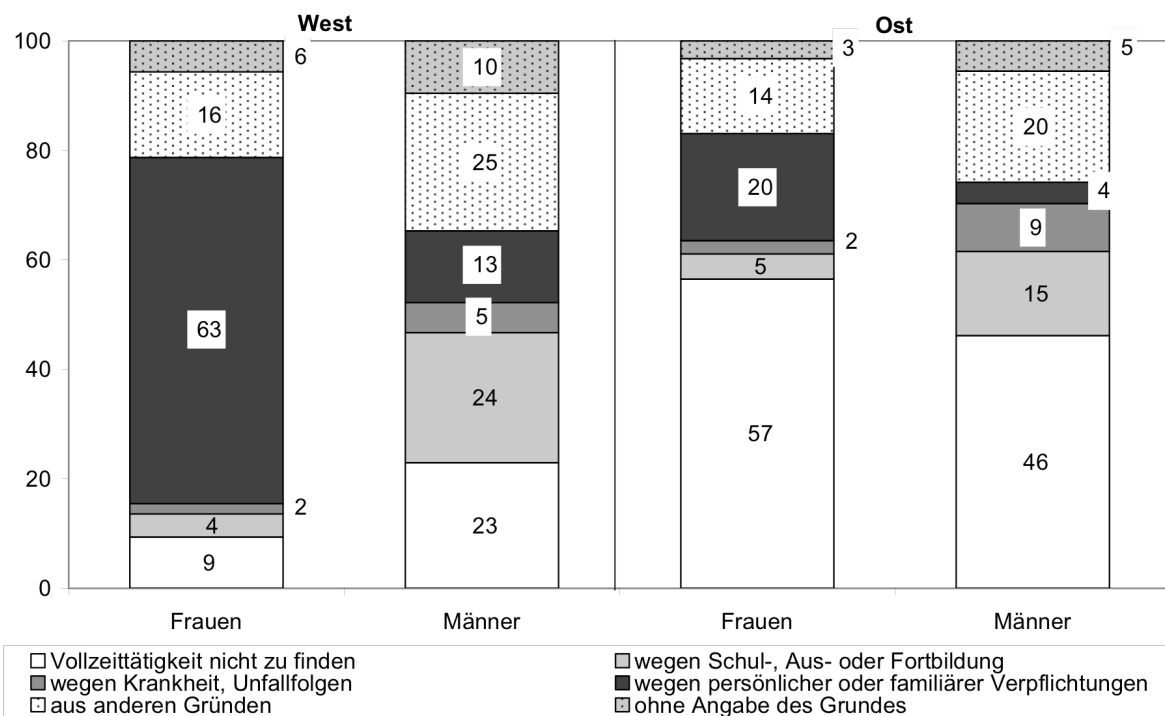
Anhang V: Teilzeitarbeitsplätze und Betreuungsangebot in Deutschland



Quelle: Meyer/Milbert 2007: 108

Anhang VI: Gründe für Teilzeitbeschäftigung in Ost- und Westdeutschland

Abhängig teilzeiterwerbstätige¹ Frauen und Männer nach den Gründen für die Teilzeitbeschäftigung in West²- und Ostdeutschland³ 2004 (in %)



1 Zu den abhängig Erwerbstätigen zählen alle Personen, die in einem Arbeitsverhältnis stehen wie Beamte/-innen, Angestellte, Arbeiter/-innen, Auszubildende und Personen in Elternzeit. Selbstständige, Freiberufler und mithelfenden Familienangehörigen zählen nicht zu den abhängig Erwerbstätigen. Teilzeittätigkeit: Selbsteinstufung der Befragten.

2 Westdeutschland einschl. Berlin-West

3 Ostdeutschland einschl. Berlin-Ost

Anmerkung: Legende in Leserichtung lesen.

Datenbasis: Mikrozensus

Quelle: Statistisches Bundesamt: 2005k; eigene Berechnungen

Quelle: Dressel 2005: 124

Anhang VII: Männer- und frauendominierte Berufe in Ostdeutschland

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Ostdeutschland am 30. September 2008						
nach der Berufsordnung						
	männl.	weibl.	Gesamt	%-Anteil männl.	%-Anteil weibl.	Typ (eigene Berechnung)
35 Textilverarbeiter	1117	8670	9787	11,4	88,6	frauendominierte Berufe
68 Warenkaufleute	119931	287598	407529	29,4	70,6	frauendominierte Berufe
73 Nachrichtenverkehr	14303	35623	49926	28,6	71,4	frauendominierte Berufe
78 Bürofach-, Bürohilfskräfte	169012	615905	784917	21,5	78,5	frauendominierte Berufe
85 Übrige Gesundheitsberufe	39938	329102	369040	10,8	89,2	frauendominierte Berufe
86 Sozialpflegerische Berufe	39149	223816	262965	14,9	85,1	frauendominierte Berufe
90 Körperpfleger	1876	44912	46788	4,0	96,0	frauendominierte Berufe
91 Gästebetreuer	27735	64837	92572	30,0	70,0	frauendominierte Berufe
92 Hauswirtschaftliche Berufe	3294	28501	31795	10,4	89,6	frauendominierte Berufe
02 Tierzüchter, Fischereiberufe	3398	2603	6001	56,6	43,4	gemischte Berufe
05 Gartenbauer	28208	22997	51205	55,1	44,9	gemischte Berufe
12 Keramiker	2147	1088	3235	66,4	33,6	gemischte Berufe
15 Kunststoffverarbeiter	13589	5914	19503	69,7	30,3	gemischte Berufe
16 Papierhersteller und -verarbeiter	7412	4019	11431	64,8	35,2	gemischte Berufe
17 Drucker	9558	4681	14239	67,1	32,9	gemischte Berufe
30 Metallfeinbauer, verw. Berufe	6085	12919	19004	32,0	68,0	gemischte Berufe
32 Montierer und Metallberufe	38117	17333	55450	68,7	31,3	gemischte Berufe
33 Spinnberufe	917	1096	2013	45,6	54,4	gemischte Berufe
34 Textilhersteller	1494	2183	3677	40,6	59,4	gemischte Berufe
36 Textilveredler	954	509	1463	65,2	34,8	gemischte Berufe
37 Lederherst., Leder- u. Fellverarbeiter	2496	2525	5021	49,7	50,3	gemischte Berufe
39 Back-, Konditorwarenhersteller	12181	9246	21427	56,8	43,2	gemischte Berufe
41 Speisebereiter	44216	57817	102033	43,3	56,7	gemischte Berufe
43 Übrige Ernährungsberufe	5151	4069	9220	55,9	44,1	gemischte Berufe
52 Warenprüfer	28312	23951	52263	54,2	45,8	gemischte Berufe
61 Chemiker, Physiker	6412	3080	9492	67,6	32,4	gemischte Berufe
63 Technische Sonderfachkräfte	11773	23435	35208	33,4	66,6	gemischte Berufe
69 Bank- und Versicherungskaufleute	31746	62876	94622	33,6	66,4	gemischte Berufe
70 Andere Dienstleistungskaufleute	26141	35354	61495	42,5	57,5	gemischte Berufe
75 Unternehmer, Wirtschaftsprüfer, Organis.	63947	46570	110517	57,9	42,1	gemischte Berufe
76 Abgeordnete	27216	28706	55922	48,7	51,3	gemischte Berufe

Anhang VII: Männer- und frauendominierte Berufe in Ostdeutschland

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Ostdeutschland am 30. September 2008						
nach der Berufsordnung						
	männl.	weibl.	Gesamt	%-Anteil männl.	%-Anteil weibl.	Typ (eigene Berechnung)
77 Rechnungskaufleute, Datenverarbeitungsfachl.	61107	79436	140543	43,5	56,5	gemischte Berufe
81 Rechtswahrer, -berater	4234	3920	8154	51,9	48,1	gemischte Berufe
82 Dolmetscher, Bibliothekare	9125	16031	25156	36,3	63,7	gemischte Berufe
83 Künstler, verw. Berufe	19832	14830	34662	57,2	42,8	gemischte Berufe
84 Ärzte, Apotheker	20800	30310	51110	40,7	59,3	gemischte Berufe
87 Lehrer	44584	88959	133543	33,4	66,6	gemischte Berufe
88 Geistes- und naturwissenschaftl. Berufe	14831	17227	32058	46,3	53,7	gemischte Berufe
89 Seelsorger	1471	1359	2830	52,0	48,0	gemischte Berufe
93 Reinigungsberufe	41456	95675	137131	30,2	69,8	gemischte Berufe
97 Mithelfende Familienangeh.(nicht Landw.)	48	99	147	32,7	67,3	gemischte Berufe
98 Arbeitskräfte ohne bestimmten Beruf	38634	28393	67027	57,6	42,4	gemischte Berufe
99 Arbeitskräfte ohne Tätigkeitsangabe	21303	12473	33776	63,1	36,9	gemischte Berufe
01 Landwirte	8456	2152	10608	79,7	20,3	männerdominierte Berufe
03 Verwalter, Berater	2522	973	3495	72,2	27,8	männerdominierte Berufe
04 Landwirtsch. Arbeitskräfte, Tierpfleger	34923	13993	48916	71,4	28,6	männerdominierte Berufe
06 Forst- und Jagdberufe	8822	1118	9940	88,8	11,2	männerdominierte Berufe
07 Bergleute	1264	43	1307	96,7	3,3	männerdominierte Berufe
08 Mineral-, Erdöl-, Erdgasgew.	897	70	967	92,8	7,2	männerdominierte Berufe
09 Mineralaufbereiter	771	75	846	91,1	8,9	männerdominierte Berufe
10 Steinbearbeiter	3843	819	4662	82,4	17,6	männerdominierte Berufe
11 Baustoffhersteller	4698	572	5270	89,1	10,9	männerdominierte Berufe
13 Glasmacher	4856	1936	6792	71,5	28,5	männerdominierte Berufe
14 Chemiarbeiter	24485	8702	33187	73,8	26,2	männerdominierte Berufe
18 Holzaufbereiter und verwandte Berufe	7517	1770	9287	80,9	19,1	männerdominierte Berufe
19 Metallherzeuger, Walzer	6321	364	6685	94,6	5,4	männerdominierte Berufe
20 Former, Formgießer	7884	550	8434	93,5	6,5	männerdominierte Berufe
21 Metallverformer (spanlos)	6292	1623	7915	79,5	20,5	männerdominierte Berufe
22 Metallverformer (spanend)	37817	1676	39493	95,8	4,2	männerdominierte Berufe
23 Metalloberflächenbearbeiter	5449	829	6278	86,8	13,2	männerdominierte Berufe
24 Metallverbinder	22253	995	23248	95,7	4,3	männerdominierte Berufe
25 Schmiede	3127	110	3237	96,6	3,4	männerdominierte Berufe

Anhang VII: Männer- und frauendominierte Berufe in Ostdeutschland

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Ostdeutschland am 30. September 2008						
nach der Berufsordnung						
	männl.	weibl.	Gesamt	%-Anteil männl.	%-Anteil weibl.	Typ (eigene Berechnung)
26 Feinblechner, Installateure	65818	566	66384	99,1	0,9	männerdominierte Berufe
27 Schlosser	132755	2534	135289	98,1	1,9	männerdominierte Berufe
28 Mechaniker	92324	4763	97087	95,1	4,9	männerdominierte Berufe
29 Werkzeugmacher	13062	248	13310	98,1	1,9	männerdominierte Berufe
31 Elektriker	119505	9197	128702	92,9	7,1	männerdominierte Berufe
40 Fleisch-, Fischverarbeiter	11647	4277	15924	73,1	26,9	männerdominierte Berufe
42 Getränke-, Genussmittelhersteller	2836	1145	3981	71,2	28,8	männerdominierte Berufe
44 Maurer, Betonbauer	53331	416	53747	99,2	0,8	männerdominierte Berufe
45 Zimmerer, Dachdecker, Gerüstb.	31003	412	31415	98,7	1,3	männerdominierte Berufe
46 Straßen-, Tiefbauer	33098	361	33459	98,9	1,1	männerdominierte Berufe
47 Bauhilfsarbeiter	41597	1776	43373	95,9	4,1	männerdominierte Berufe
48 Bauausstatter	24075	616	24691	97,5	2,5	männerdominierte Berufe
49 Raumausstatter, Polsterer	5682	1248	6930	82,0	18,0	männerdominierte Berufe
50 Tischler, Modellbauer	35288	1872	37160	95,0	5,0	männerdominierte Berufe
51 Maler, Lackierer und verwandte Berufe	41266	3249	44515	92,7	7,3	männerdominierte Berufe
53 Hilfsarbeiter ohne Tätigkeitsangabe	93682	39632	133314	70,3	29,7	männerdominierte Berufe
54 Maschinisten, zugeh. Berufe	41315	2447	43762	94,4	5,6	männerdominierte Berufe
60 Ingenieure	85971	19527	105498	81,5	18,5	männerdominierte Berufe
62 Techniker	113698	29160	142858	79,6	20,4	männerdominierte Berufe
71 Landverkehr	204650	13899	218549	93,6	6,4	männerdominierte Berufe
72 Wasser- und Luftverkehr	7658	1721	9379	81,7	18,3	männerdominierte Berufe
74 Lagerverwalter, Lager-, Transportarbeiter	99081	27045	126126	78,6	21,4	männerdominierte Berufe
79 Dienst-, Wachberufe	76742	16315	93057	82,5	17,5	männerdominierte Berufe
80 Sicherheitswahrer	8391	3201	11592	72,4	27,6	männerdominierte Berufe

Anhang VIII: Strukturdaten der Untersuchungsgebiete

		AL	AL/WE	GR	WI	MI	ZO	LU	DD	DA	SG	VE
	Anzahl der Haushalte	272	172	337	1132	459	156	453	394	247	174	356
Eigentumsstruktur	Anzahl der Befragten (absolut)	76	64	85	260	120	63	126	41	100	57	11
	Miete	18,4%	4,7%	56,5%	81,1%	42,5%	12,7%	91,3%	92,7%	8,0%	42,1%	50,4%
	Eigentum	81,6%	95,3%	43,5%	18,9%	57,5%	87,3%	8,7%	7,3%	92,0%	57,9%	49,6%
Wohndauer und Zuzugsjahr	Anzahl der Befragten (absolut)	76	64	82	258	118	60	126	41	99	57	140
	Wohndauer in Jahren (Mittelwert)	7,9	8,1	7,8	5,3	7,5	8,6	3,5	4,5	3,4	5,3	7,1
	Zuzugsjahr (Modus)	1997	1999	1996	2006	1995	1997/1998	2005	2006	2004	2005	1996
Haushaltsstruktur	Anzahl der Befragten (absolut)	65	57	76	237	113	51	117	66	98	51	121
	Alleinlebend	1,5%	7,4%	21,1%	19,8%	5,3%	19,6%	17,1%	30,2%	0,0%	5,9%	7,4%
	Alleinerziehend	3,1%	1,8%	2,6%	8,4%	4,4%	2,0%	6,0%	9,1%	5,1%	3,9%	0,8%
	Verheiratet/Haushalte mit Partner/in ohne Kinder	40,0%	38,6%	47,4%	35,9%	31,9%	19,6%	35,9%	45,5%	23,5%	47,1%	35,5%
	Familie mit Kindern	55,4%	56,3%	28,9%	35,9%	58,4%	58,8%	41,0%	15,2%	71,4%	43,1%	56,3%
Geschlecht	Anzahl der Befragten (absolut)	75	64	85	258	120	62	127	40	100	55	134
	Männlich	46,7%	48,4%	45,9%	48,4%	40,8%	48,4%	37,8%	42,4%	38,0%	43,6%	41,0%
	Weiblich	53,3%	51,6%	54,1%	54,3%	59,2%	51,6%	62,2%	57,5%	62,0%	56,4%	59,0%

Abkürzungen der Untersuchungsgebiete:

AL Altlandsberg/Seeberg-Siedlung; AL/WE Altlandsberg/Wegendorf; GR Grünheide; WI Wildau; MI Mittenwalde; ZO Zossen; LU Ludwigsfelde
DD Dallgow-Döberitz/Bahnhofstraße; DA Dallgow-Döberitz/Neu-Döberitz; SG Schönwalde-Glien; VE Velten

Anhang VIII: Strukturdaten der Untersuchungsgebiete

		AL	AL/WE	GR	WI	MI	ZO	LU	DD	DA	SG	VE
Sozialisation	Anzahl der Befragten (absolut)	65	57	81	213	101	52	98	33	88	49	129
	Ostdeutsch	93,8%	89,5%	97,5%	86,9%	29,7%	65,4%	57,1%	42,4%	23,9%	38,8%	43,4%
	Westdeutsch	6,2%	10,5%	2,5%	13,1%	70,3%	34,6%	42,9%	57,6%	76,1%	61,2%	56,6%
Bildungsstand	Anzahl der Befragten (absolut)	73	63	83	247	119	60	121	40	98	52	126
	Ohne Abschluss/ Hauptschule	4,1%	3,2%	8,4%	7,7%	14,3%	11,7%	14,0%	20,0%	4,1%	11,5%	8,7%
	Realschule	32,9%	42,9%	30,1%	40,4%	47,9%	35,0%	34,6%	52,5%	39,8%	38,5%	44,5%
	Abitur	5,5%	11,0%	12,0%	13,8%	10,9%	16,7%	20,7%	10,0%	16,3%	26,9%	12,7%
	Hochschulabschluss	57,5%	42,9%	49,5%	38,1%	26,7%	36,6%	28,9%	17,5%	39,8%	23,1%	34,1%
Anzahl der Autos im Haushalt	Anzahl der Befragten (absolut)	73	61	77	260	117	55	121	39	98	55	126
	Anzahl der Autos (Mittelwert)	1,8	1,8	1,5	1,4	1,8	1,9	1,6	1,3	1,5	1,6	1,7
Äquivalenzeinkommen*	Anzahl der Befragten (absolut)	63	53	68	219	103	47	109	31	86	48	113
	Äquivalenzeinkommen (Mittelwert) in Euro	1.827,80	1.708,20	1.309,50	1.388,60	1.649,00	1.618,10	1.502,70	1.556,10	1.822,50	1.566,60	1.784,30
Altersklassen und Durchschnittsalter	Anzahl der Befragten (absolut)	75	63	85	257	119	60	125	40	100	55	133
	16-25 Jahre	6,7%	3,2%	0,0%	4,3%	5,9%	8,3%	9,6%	2,5%	0,0%	1,8%	5,3%
	26-35 Jahre	8,0%	0,0%	3,5%	18,3%	9,2%	5,0%	28,8%	10,0%	21,0%	12,7%	8,3%
	36-45 Jahre	25,3%	38,2%	15,3%	24,0%	33,6%	33,3%	26,4%	30,0%	48,0%	27,3%	30,1%
	46-55 Jahre	36,0%	31,7%	23,6%	16,0%	29,4%	35,0%	11,2%	12,5%	19,0%	23,6%	29,3%
	56-65 Jahre	13,3%	19,0%	17,6%	11,7%	11,8%	11,7%	16,0%	20,0%	11,0%	25,5%	16,5%
	66 Jahre und älter	10,7%	7,9%	40,0%	25,7%	10,1%	6,7%	8,0%	25,0%	1,0%	9,1%	10,5%
	Durchschnittsalter	47,8	49,8	60	50,1	46,8	45,4	42,5	51	42,7	49,4	48

*Das Äquivalenzeinkommen ist ein gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen, in welches das erste Haushaltsmitglied mit einem Wert von 1, jedes weitere mit einem Wert von 0,5 und Personen unter 18 Jahren mit einem Wert von 0,3 eingehen.

Anhang VIII: Strukturdaten der Untersuchungsgebiete

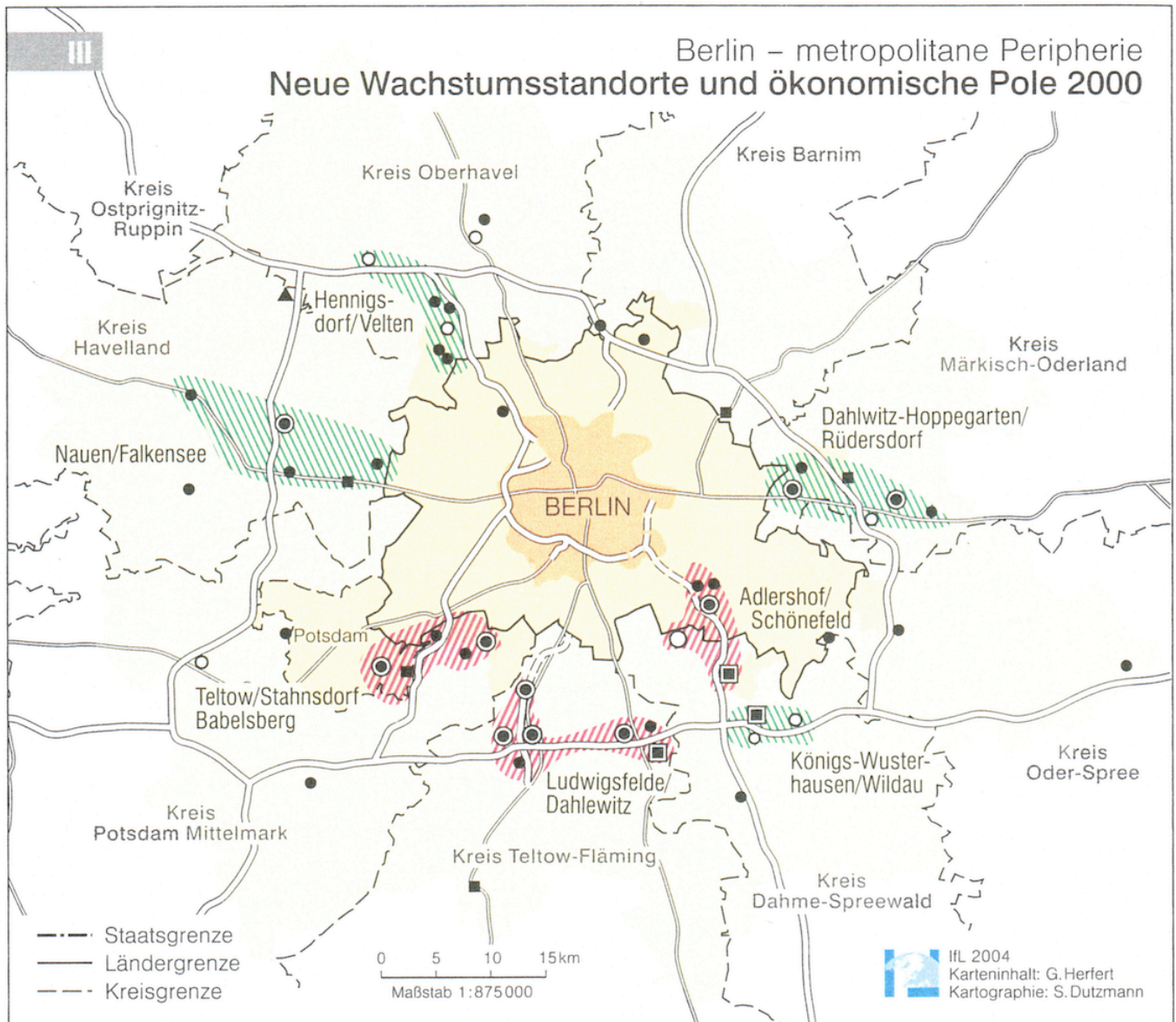
		AL	AL/WE	GR	WI	MI	ZO	LU	DD	DA	SG	VE
Erwerbsstatus	Anzahl der Befragten (absolut)	73	61	77	260	117	55	121	39	98	55	126
	Erwerbstätig	75,3%	80,3%	46,8%	56,9%	63,2%	78,2%	71,9%	51,3%	81,6%	70,9%	69,8%
	Rentner/in	16,4%	11,5%	50,6%	32,7%	19,7%	10,9%	14,9%	35,9%	8,2%	25,5%	20,6%
	In Ausbildung	4,1%	4,9%	0,0%	2,7%	3,4%	5,5%	2,5%	2,6%	1,0%	1,8%	4,8%
	Arbeitslos	1,4%	1,6%	1,3%	2,7%	1,7%	3,6%	4,1%	5,1%	2,0%	0,0%	0,0%
	Hausfrau/mann	0,0%	1,6%	1,3%	1,5%	9,4%	1,8%	1,7%	2,4%	2,0%	1,8%	3,2%
	Vorübergehend freigestellt	2,7%	0,0%	0,0%	3,5%	2,6%	0,0%	4,1%	2,4%	5,1%	0,0%	1,6%

Verkehrliche Anbindung der Untersuchungsgebiete*

Entfernung zur Autobahn (Distanz/km)	3,1	12,5	2,5	2,5	2	11,6	1,6	9,4	9	8	5,3
Entfernung zur Autobahn (Zeit mit Pkw/min)	5	19	4	6	4	13	3	9	10	9	7
Entfernung zur S-Bahn (Distanz/km)	4,5	14,2	6,2	2,6	7,2	12,9	14,2	10	11,1	13,4	9,4
Entfernung zur S-Bahn (Zeit mit Pkw/min)	9	22	9	5	12	18	15	17	17	19	13
Entfernung zur Regionalbahn (Distanz/km)	24,5	14,2	2,6	2,6	7,2	10,9	2,8	1,4	0,9	13,4	2,2
Entfernung zur Regionalbahn (Zeit mit Pkw/min)	21	22	5	5	12	13	5	2	3	19	5

*Quelle: <http://maps.google.de>

Anhang IX: Neue Wachstumsstandorte und ökonomische Pole im Berliner Umland



Selbständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die Dissertation selbständig und ohne unerlaubte Hilfe angefertigt habe. Die benutzten Quellen und Hilfsmittel, einschließlich der Abbildungen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten oder unveröffentlichten Schriften entnommen sind, sind in jedem Fall mit Angabe des Urhebers/der Urheberin als solche kenntlich gemacht.

Cornelia Rahn

Berlin, den 12.04.2011